

ENQUÊTE AUPRES DE UTILISATEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

Septembre 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *6t-bureau de recherche*
N° de contrat : **1466C0095**

Coordination technique : *Chassignet Mathieu* – **Service :** *Transports & Mobilité*



RAPPORT FINAL

REMERCIEMENTS

Aux membres du Comité de pilotage :

Mohamedou BA (ADEME)
Romain CIPOLLA (GART)
Julie GOZLAN (Ministère de l'écologie)
Solange MARTIN (ADEME)

CITATION DE CE RAPPORT

ADEME-6t-bureau de recherche. 2015. Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance – Rapport final. ADEME. 96 pages.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte du projet et objectifs de l'étude	6
2. Etat de l'art	7
2.1. Le covoiturage, une innovation sociale majeure	7
2.1.1. Mutualisation des moyens et TIC diffusent les pratiques du covoiturage	7
2.1.2. Covoiturage et covoiturage dynamique : définitions	8
2.1.3. Avantages du covoiturage	12
2.2. Mesurer et analyser le covoiturage	12
2.2.1. Analyser l'offre	12
2.2.2. Mesurer et étudier les pratiques	14
2.2.3. Estimer les gains potentiels	19
2.3. Enjeux méthodologiques dans l'étude du covoiturage	22
3. Entretiens auprès d'acteurs du covoiturage	24
3.1. Objectifs et méthodes	24
3.2. Résultats	24
3.2.1. Trois types d'acteurs du covoiturage	24
3.2.2. Une diffusion des usages du covoiturage	27
3.2.3. Une mise en avant des impacts économiques	28
3.3. Enseignements des entretiens pour la réalisation du questionnaire	28
4. Réalisation de <i>focus group</i> auprès d'utilisateurs	29
4.1. Objectifs et méthode	29
4.2. Résultats	29
4.2.1. Le covoiturage, un choix économique en faveur d'un nouveau mode de déplacement associé à la convivialité	30
4.2.2. Modalités de recours au covoiturage et impacts sur la mobilité	32
4.2.3. Consommation collaborative	33
4.3. Enseignements du <i>focus group</i> pour la réalisation du questionnaire	34
5. Enquête auprès d'utilisateurs de BlaBlaCar	35
5.1. Objectifs et méthode	35

5.1.1.	Méthodologie d'enquête et construction de l'échantillon	35
5.1.2.	Lecture des tableaux et graphiques	36
5.1.3.	Glossaire des termes employés dans l'analyse des résultats	37
5.2.	Résultats	38
5.2.1.	Identifier les usagers : profils et mobilité des covoitureurs	38
5.2.2.	Estimer les impacts du covoiturage	65
5.3.	Enseignements du questionnaire	81
6.	Entretiens qualitatifs auprès d'une vingtaine d'usagers de BlaBlaCar	82
6.1.	Objectifs et méthode	82
6.2.	Résultats	83
6.2.1.	Un mode convivial et économique qui devient une habitude	83
6.2.2.	Le covoiturage permet de retarder l'accès à la voiture des plus jeunes	84
6.2.3.	Le covoiturage permet aux conducteurs d'élargir leur choix modal	86
6.3.	Enseignements des entretiens qualitatifs	88
7.	Discussions et perspectives	89
7.1.	Une forte diffusion des pratiques du covoiturage, surtout depuis 2013	89
7.2.	Le covoiturage s'intègre aux offres de mobilité existantes	89
7.3.	Quels impacts environnementaux du covoiturage longue distance ?	90
7.4.	Le covoiturage longue distance n'amène pas ses utilisateurs à d'autres pratiques collaboratives ni au covoiturage domicile-travail	91
	Références bibliographiques	92
	Tables des tableaux et des figures	94
	Sigles et acronymes	96
	Annexes	97

Résumé

Le covoiturage est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L. 3131-1 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015). En augmentant les taux d'occupation des voitures, le covoiturage peut constituer une bonne alternative à l'autosolisme pour des trajets occasionnels de longue distance.

Le développement du covoiturage pourrait donc jouer un rôle dans la transition vers une mobilité moins consommatrice d'énergie. Cette pratique progresse très fortement : le nombre d'utilisateurs de la plateforme Blablacar progresse de manière très rapide et l'entreprise revendique 20 millions de membres dans le monde en 2015. Ainsi il est important de mieux appréhender cette pratique et d'approfondir des connaissances sur ses usages.

Cette étude s'appuie sur un état de l'art, un focus group auprès de covoitureurs en amont de la réalisation d'une enquête, la diffusion d'un questionnaire auprès des membres de plateformes de covoiturage, l'exploitation des plus de 1 300 réponses obtenues et la réalisation d'entretiens auprès de covoitureurs pour approfondir certains résultats.

Les résultats montrent une forte diffusion du covoiturage depuis 2009 : l'âge moyen a augmenté entre 2009 et 2015 et la majorité des usagers sont des actifs. Les principales motivations sont les dimensions économiques et conviviales du covoiturage. Le covoiturage devient peu à peu un mode de transport comme un autre, différent de la voiture particulière. Le covoiturage entraîne une diminution des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 12% à l'échelle d'un équipage, l'essentiel du report modal provenant du train. Si le covoiturage a peu d'impact sur l'évolution de la motorisation des ménages, pour 13 % des passagers, la pratique du covoiturage a permis de retarder l'accession à l'automobile : soit en retardant le passage du permis de conduire (8 %) soit en retardant l'achat d'un véhicule (5 %). La majorité d'entre eux ont moins de 30 ans.

Abstract

Carpooling is legally define as "a common use of terrestrial motor vehicle by a non-professional driver and one or several passengers, made for no fee but the division of costs, as part of a journey that the driver makes for himself" (article L. 3132-1 of The Energy Transition Law). By increasing the occupancy rate of cars, carpooling should be a real substitute to individual use of car for occasional and long journeys.

Carpooling development should play a part in transition towards sustainable mobility. Carpooling is making headway greatly: the number of users of BlaBlaCar platform is increasing rapidly and the company claims about 20 millions of members worldwide in 2015. Therefore, it seems essential to better understand carpooling and to collect knowledge about its different uses.

This study is based on a literature review. Data was also collected via a mixed-methods approach including a qualitative and a quantitative study. The qualitative study consists on a focus group on users of several platforms of carpooling in France and twenty interviews of carpooling members to analyse some results in depth. The quantitative analysis consists on a survey of 1,300 users of carpooling services.

Results demonstrate a large diffusion of carpooling since 2009: the average age has been increasing between 2009 and 2015 and most of users are workers. The main motivations highlighted by the study are the economic and convivial aspects of carpooling. Carpooling becomes gradually a mean of transportation different from private cars. Moreover, carpooling leads to a reduction of greenhouse gas emissions about 12% in scale of a crew. Most of the modal split comes from the train. If carpooling has less effect regarding the vehicle ownership, for 13% of carpooling passengers, it allows postponing the accession of automobile: either to delay the driving license (8%) or to defer the purchase of car (5%). Finally, most of them are less than 30 years old.

1. Contexte du projet et objectifs de l'étude

Le nombre d'utilisateurs de la plateforme Blablacar progresse de manière très rapide et l'entreprise revendique 20 millions de membres dans le monde en 2015. Le covoiturage peut constituer une bonne alternative à l'autosolisme que ce soit pour des trajets occasionnels et de longue distance ou pour des trajets réguliers et locaux. Le développement du covoiturage pourrait donc jouer un rôle dans la transition vers une mobilité moins consommatrice d'énergie. Ainsi il est important de mieux appréhender cette pratique et d'obtenir des connaissances sur ses usages.

Le covoiturage, en optimisant l'utilisation de la voiture, est susceptible de contribuer au développement d'une mobilité durable :

- **Du point de vue économique**, il permet de diminuer la part du budget des ménages consacrée à la mobilité, et en particulier, de réduire les dépenses consacrées à l'automobile, dans un contexte de pénurie énergétique et de hausse des prix des carburants. Le covoiturage est également une manière de mutualiser des ressources sans toutefois peser sur le budget de fonctionnement des collectivités.
- **Du point de vue social**, le covoiturage est une manière de mutualiser les moyens, de valoriser la solidarité, de réduire la captivité des non-propriétaires de voitures, de favoriser les échanges entre les personnes. Il offre l'opportunité aux plus démunis de se déplacer à moindre coût.
- **Du point de vue environnemental**, la promotion du covoiturage peut contribuer à la baisse des kilomètres parcourus en voiture, ce qui permettrait de réduire d'autant les consommations de carburants et les émissions qui y sont liées (polluants, particules fines, gaz à effet de serre, bruit...).

Les objectifs de la mission sont de mieux appréhender les pratiques du covoiturage et d'approfondir les connaissances sur ses usages. Un des enjeux est également de pouvoir calculer le gain environnemental lié à la pratique du covoiturage.

Nous proposons d'articuler les objectifs de l'étude autour de trois objectifs :

- **Identifier les usagers** : les usagers du covoiturage semblent plutôt jeunes (moins de 30 ans) et urbains. L'objectif est d'identifier les profils-socio-démographiques des usagers en 2015, et d'analyser leurs évolutions : constate-t-on une diffusion des pratiques du covoiturage au sein de la société ? Le questionnaire proposera également une analyse des conditions et des raisons du passage au covoiturage, des motivations, des freins et des leviers à la pratique du covoiturage. Une attention particulière sera portée à l'image des différents modes de transport à travers la constitution de socio-types de la mobilité.
- **Comprendre les usages** : le covoiturage semble être pratiqué occasionnellement pour des trajets longs. En 2015, les usages du covoiturage sont-ils plus réguliers ? Quels sont les principaux motifs de déplacement ? Quelles sont les fréquences d'usage ? Quelles ont été les évolutions majeures ces dernières années ?
- **Estimer les impacts** : le covoiturage permet d'optimiser les usages de la voiture particulière et de maximiser son taux d'occupation. Quels sont les impacts de cette pratique sur les usages de la voiture particulière autosoliste ? Le covoiturage ne peut se comprendre que par son articulation avec un bouquet d'offres de transport multimodales. Il est donc nécessaire d'analyser les évolutions des fréquences d'usage des différents modes de transport suite à la pratique du covoiturage. Par ailleurs, le covoiturage conduit ses usagers à partager un véhicule : ces pratiques s'inscrivent-elles dans une tendance générale des pratiques collaboratives (échanger son logement, louer un véhicule de particuliers, acheter des biens de seconde main, échanger de services, etc.) ?

Les usages du covoiturage et l'appropriation de ce mode de partage de la voiture particulière dépassent les données enregistrées par la plateforme Blablacar. Des organisations informelles ont pu apparaître entre conducteur et passager (par exemple : une prise de contact direct pour un même trajet sans passer par la plateforme de BlaBlaCar, plusieurs passagers qui se connaissent voyagent avec le même conducteur alors qu'une seule place n'est réservée sur le site, etc.). Le questionnaire a tenu compte de cette dimension informelle.

2. Etat de l'art

Dans un premier temps, l'essor et la définition du covoiturage seront présentés pour mieux mettre en avant le cadre d'action politique dans la promotion du covoiturage et les enjeux qui y sont souvent associés. Dans un second temps, les différentes études entreprises sur le covoiturage seront recensées en portant une attention particulière aux choix méthodologiques retenus.

2.1. Le covoiturage, une innovation sociale majeure

2.1.1. Mutualisation des moyens et TIC diffusent les pratiques du covoiturage

Dérivé des pratiques d'autostop, le covoiturage naît au début des années 1990 dans des brochures de la société d'autostop organisé Allostop. Le passage du terme « autostop organisé » à « covoiturage » marque un changement sémantique et un changement de pratiques. En effet, le terme « covoiturage » apparaît plus large que celui d'« autostop organisé », puisqu'il désigne l'utilisation d'une voiture en commun, et pas seulement l'association entre un conducteur et un passager (Vincent, 2008). L'essor des enjeux environnementaux et l'arrivée d'Internet contribuent au développement du covoiturage depuis les années 1990.

En effet, deux mouvements sociétaux semblent particulièrement influencer l'avenir de la mobilité. Le premier tient à la mutualisation des moyens (mutualisation des véhicules, des places de stationnement, des aires de livraisons, des espaces logistiques urbains, etc.). Il traduit une évolution actuelle des usages des modes de transport, de plus en plus collectifs et partagés. Le deuxième tient au développement et à la grande diffusion des technologies de l'information et de la communication (TIC), qui impactent fortement notre rapport au temps et à l'espace, et permettent une certaine optimisation des déplacements, dans leurs dimensions spatiales, temporelles et financières. **Ces deux mouvements (tendance à la mutualisation et diffusion des TIC) s'imposent comme un dénominateur commun aux différentes innovations sociales en émergence, dont beaucoup relèvent de « l'économie du partage ».** L'économie du partage, ou consommation collaborative, est la mise en partage d'actifs sous-utilisés, pour reprendre la définition proposée par Rachel Botsman, auteure de l'ouvrage *What's Mine is Yours: How Collaborative Consumption Is Changing The Way We Live* (2011).

Les places de marché électroniques constituent l'élément le plus visible de l'économie du partage. Celles-ci permettent la mise en relation de particuliers pour l'utilisation, par certains particuliers (les demandeurs) de biens possédés ou de services offerts par d'autres (les offreurs). Elles concernent différents domaines de la société tels que la location d'hébergement, d'espace de travail, les services à la personne, etc. Ces places de marchés électroniques sont également la forme privilégiée des innovations sociales émergeant dans le champ des transports et de la mobilité.

La place de marché électronique connaissant le plus grand succès en France dans le domaine du covoiturage est, en 2015, la plateforme *Blablacar*. Elle peut être considérée comme un pilier du développement de l'innovation sociale que constitue le covoiturage aujourd'hui, alors que d'autres lui emboîtent le pas (*Sharette*, *Wedrive*, *IDvroom*, etc.). Or, si la pratique du covoiturage est appelée à se développer, il convient dès à présent de mieux comprendre quels en sont et quels pourraient en être les impacts.

La recherche a permis, grâce à des enquêtes sociologiques de nature qualitative, d'identifier les principales raisons motivant le recours au covoiturage. Ces raisons peuvent être les contraintes financières, les contraintes de déplacement (accès au permis de conduire, accès à un véhicule, handicap, etc.), le militantisme et l'opportunité de trouver un équipier qui réalise le même trajet (Vincent, 2011). Mais à ce jour, **peu d'enquêtes de nature quantitative** permettant la validation statistique de ces résultats ont été réalisées et, le cas échéant, les méthodes retenues apparaissent peu harmonisées, tant les objectifs des études diffèrent et les définitions retenues pour la notion de covoiturage diffèrent. Nous tâcherons, dans cet état de l'art, de proposer une vision globale des enjeux du covoiturage et des méthodologies retenues dans le cadre d'enquêtes quantitatives.

2.1.2. Covoiturage et covoiturage dynamique : définitions

Le covoiturage

L'article L. 1231-15 du code des transports, issu de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM, définit le covoiturage comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun* ». Jusqu'à l'intervention de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM, seules deux dispositions textuelles faisaient référence au covoiturage, mais sans le définir : l'article L.1214-2 du code des transports relatif au plan de déplacements urbains, et l'article L.411-2 du code de la sécurité social couvrant les accidents du travail survenus à l'occasion d'un trajet domicile-travail réalisé dans le cadre d'un covoiturage régulier (Cf. encadré ci-après).

Cette définition a été modifiée après le vote de la loi sur la transition énergétique en juillet 2015 : « *Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.* » (Art. L. 3132-1). Cette définition n'impose plus la majorité des passagers et ne considère plus le trajet comme un trajet commun mais comme un trajet qui est réalisé par le conducteur pour son propre compte.

Cette définition juridique tardive n'a pas empêché le domaine des transports de proposer des définitions. Ainsi en 2007, le CERTU¹ proposait une définition proche : « *Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun* » (CERTU, 2007).

Ces définitions sont toutes deux basées sur les modalités d'usage (« *utilisation* ») faite d'un véhicule. Il ne s'agit donc pas d'un mode de transport au sens traditionnel du terme, ce qui explique son absence des typologies de modes de transports traditionnellement utilisées dans les enquêtes de mobilité.

Le CERTU affine la définition en décrivant deux voies principales de recours au covoiturage, au regard des usages (CERTU, 2007) : (1) utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ; (2) utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage).

La première correspond à un usage régulier du covoiturage qui intervient dans le cadre des mobilités locales, quand la seconde ouvre la voie aux trois types de trajets de covoiturage distingués par le CERTU, à savoir (CERTU, 2007) :

- les **trajets réguliers** (quotidien ou hebdomadaire, pour motif domicile-travail ou à destination de lieux de loisirs) ;
- les **trajets occasionnels** (départs en vacances, ou à destination d'événements) ;
- les trajets dans le cadre d'un **covoiturage de crise** (lorsque l'usage soliste de l'automobile ne peut être réalisé en raison de pannes ou d'accidents corporels empêchant la conduite).

Une dernière distinction permet de mieux cerner les contours du covoiturage. Celui-ci peut être informel ou opéré via la médiation d'un organisme organisateur de covoiturage. Ce dernier peut être une société ou une association spécialisée, proposant la mise en relation de covoitureurs au sein d'un territoire (tout public) ou un organisme privé ou public (administration, entreprises, groupement d'entreprises, etc.) proposant une mise en relation de ses agents ou salariés.

Cette distinction conduit à considérer deux types très différents de covoiturage, mais la frontière reste perméable. En effet, les cas sont nombreux de covoitureurs s'étant rencontrés via une plateforme, et décidant d'en sortir pour poursuivre leur covoiturage - ce qui peut apparaître comme une crainte pour les sociétés organisatrices de covoiturage (6t-bureau de recherche, 2012). Ou encore, un même covoitureur peut tantôt pratiquer le covoiturage dans un cadre formel, et tantôt dans un cadre informel (MAIF, 2009).

Le covoiturage, en tant qu'innovation sociale, repose indifféremment sur tous les types précédemment présentés (formel ou informel, régulier ou occasionnel, etc.). Ces types de covoitrages peuvent en effet

¹ Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) est un service de l'Etat créé en 1994 et qui a fusionné avec les centres d'études techniques de l'équipement (CETE) en 2014 pour créer le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

s'auto-entretenir. Pourtant, si certains types de covoiturage, notamment les plus informels, existent depuis longtemps (CERTU, 2007), ce sont bien les types les plus modernes – s'appuyant sur une médiation via l'Internet – qui ont donné un nouvel élan à cette pratique et sont en passe d'en faire une innovation sociale majeure. Ces formes de médiation ont bénéficié des dernières avancées technologiques majeures notamment de la diffusion des plans géolocalisés (Bakis et Valentin, 2010) et de la « *portabilité croissante* » des TIC (Aguiléra et al., 2009). Ces innovations technologiques ont permis de repenser le covoiturage en tant que service et le terme « covoiturage dynamique » s'est très vite imposé (CERTU, 2009).

Encadré : Cadre juridique et politique du covoiturage

Le covoiturage est régi par le code des transports, tel que modifié par la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, à travers les articles L.1214-2 et L.1231-15 du code des transports. Par ailleurs, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixait, dans son article 13, l'objectif de sécurisation juridique du covoiturage nécessaire à l'objectif de son développement. Enfin, le code de la sécurité sociale, à travers l'article L.411-2, reconnaît comme accident du travail un accident survenu au cours d'un trajet qui ne serait pas le plus direct s'il est réalisé dans le cadre d'un covoiturage régulier.

Article L.1214-2 du code des transports

Les collectivités locales, en charge de l'élaboration des PDU, peuvent promouvoir le recours au covoiturage des salariés d'entreprises et agents de la fonction publique sur leur territoire, à travers la promotion de leurs plans de déplacements.

Article L.1231-15 du code des transports

L'article L. 1231-15 du code des transports permet désormais expressément aux autorités organisatrices de transports urbains, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, de mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Cette faculté est cependant subordonnée à l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée. Ces mêmes autorités peuvent également créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.

Ces deux articles de loi sont les plus précis concernant l'attribution de compétences des collectivités locales en matière de covoiturage. Nous pouvons déduire que le législateur entend que **les politiques de covoiturage soient menées prioritairement par les collectivités locales en milieu urbain, pour favoriser le recours au covoiturage pour les trajets réguliers, notamment domicile-travail, d'échelle locale**. Cependant, il n'en fait pas une compétence exclusive et des dispositifs plus généraux du code du transport permettent toujours l'action des Régions et Départements à leur seule initiative.

Ainsi, différentes actions peuvent être envisagées par les collectivités locales pour favoriser le covoiturage :

- la création **d'aires de covoiturage** : à titre d'exemple, le Conseil Général Loire-Atlantique a aménagé des aires afin de sécuriser la montée/descente des passagers, d'offrir aux covoitureurs un espace de qualité pour le stationnement des véhicules, et de permettre un regroupement sur le trajet domicile/travail, plus de 160 aires de covoiturage sont ainsi labellisées ;
- la création de **places de stationnement destinées aux véhicules partagés en covoiturage**. Une telle possibilité n'est pas expressément prévue, mais s'infère de la combinaison des articles L.2213-1 du code général des collectivités territoriales (compétence du maire en matière de circulation et de stationnement) et des objectifs fixés par le PDU en matière de covoiturage (code des transports, article L.1214-2). Cependant, en l'absence de signalétique particulière sur le véhicule, cette procédure est difficile à mettre en place, car l'usage du véhicule est le plus souvent mixte entre l'usage privatif et le covoiturage, les possibilités de contrôle sont restreintes pour ne pas dire inexistantes. Le nouvel article L. 1231-15 du code des transports permet désormais aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine de créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Elles doivent dans ce cas définir préalablement ses conditions d'attribution. Une politique de stationnement pourrait alors plus efficacement être mise en place en faveur du covoiturage ;
- la mise en place **d'actions de communication** ;
- l'élaboration d'un **schéma directeur du covoiturage** permettant, par exemple, de recenser des aires de covoiturage existantes, à aménager ou à créer, de concevoir un outil de mise en relation des covoitureurs ou encore de mettre en place un dispositif d'animation.

Le covoiturage dynamique ou covoiturage temps réel

Le covoiturage dynamique est défini par le CERTU comme un service proposant trois améliorations au covoiturage classique (CERTU, 2009) :

- **Le temps réel** : le délai entre publication des offres de trajets et acceptation mutuelle des covoitureurs est fortement réduit, pouvant dans certains cas conduire à une forme d'instantanéité. L'accès à ces places de marchés depuis des supports mobiles (tels que des *smartphones*) permet la formalisation du covoiturage en mobilité et réduit d'autant le délai de planification du déplacement pour le passager covoituré.
- **L'optimisation du trajet** : grâce à la géolocalisation et aux calculs d'itinéraire, les usagers peuvent choisir le covoitureur plus adapté à leur trajet, réduisant ainsi temps de parcours et distances parcourues.
- **La garantie d'une plus grande fiabilité** : la mise en relation avec un plus grand nombre de covoitureurs potentiels réduit la dépendance à un covoitureur particulier (sous réserve que le service ait atteint une masse critique : seuil minimal de conducteurs et de personnes covoiturés utilisant régulièrement le service).

Les nouveaux services de mobilité relevant du covoiturage dynamique ont souvent été pensés comme une offre proche du transport à la demande et valorisés pour leur flexibilité et leur instantanéité. Le covoiturage dynamique apparaît ainsi symboliquement marqué, et se démarque du covoiturage classique. Cependant, les avancées technologiques qui sont à leur fondement ont également bénéficié aux formes plus classiques de covoiturage et font bien souvent partie de leur standard en termes de qualité.

L'offre de Blablacar (<https://www.blablacar.fr>) bénéficie à la fois :

- d'une relative **instantanéité** permise par le développement d'une application sur *smartphone*, le nombre de covoitureurs et par voie de conséquence l'amélioration de la réactivité de ces derniers, permettant de réduire le délai de planification du déplacement ;
- de **l'optimisation des trajets** par le calcul d'itinéraire permettant de choisir l'offre la plus adéquate ;
- d'une certaine **fiabilité** du service, résultant à la fois du système de notations mutuelles des usagers du service, du nombre conséquent d'offres de trajets et de la sécurisation des paiements en ligne.

Si tout service organisé de covoiturage apparaît aujourd'hui « dynamique », nous pouvons cependant maintenir la distinction entre covoiturage classique et covoiturage dynamique. Ainsi, le covoiturage dynamique – *stricto sensu* – recouvre aujourd'hui un champ plus délimité de services, expérimentés par des collectivités (comme la commune de Berthoud en Suisse) ou directement développé par le secteur privé (comme l'application Sharette en Île-de-France). Son champ de pertinence est restreint aux déplacements urbains et périurbains d'échelle locale, du fait de la relative instantanéité des déplacements requérant une faible planification.

2.1.3. Avantages du covoiturage

Au covoiturage sont généralement associées de nombreux avantages. Ces vertus proviennent de constats réalisés par l'observation des comportements de mobilité de personnes recourant au covoiturage. Elles légitiment alors la volonté politique de promouvoir le covoiturage pour généraliser ces effets positifs. Quatre grandes familles de vertus peuvent être identifiées dans la littérature (CERTU, 2007 ; CERTU, 2009) :

- **une vertu financière** : le covoiturage permet de partager entre les covoitureurs et ainsi de réduire les frais des déplacements automobiles ;
- **une vertu environnementale** : en réduisant le nombre de voitures en déplacement, les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre seraient réduites ;
- **une vertu sociale** : des formes spécifiques de sociabilités peuvent être observées entre covoitureurs (Cailly et al., 2015). Ces formes de sociabilité apparaissent souvent sous des termes laudatifs : « *Il permet aussi de restaurer une certaine communication qui a disparu dans les transports en commun* » (CERTU, 2007) ;
- **une vertu sur le trafic routier** : le développement du covoiturage permettrait de réduire la congestion, en particulier aux heures de pointe.

Ainsi, le covoiturage a de nombreux avantages : il permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voies publiques, et augmente le taux d'occupation. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité (CERTU, 2007).

Le covoiturage permet d'augmenter le taux d'occupation des véhicules. Le taux moyen d'occupation des voitures particulières est couramment de l'ordre de 1,3 pour un nombre de places disponibles à l'intérieur des véhicules le plus souvent supérieur à 4, ce qui laisse une marge de manœuvre importante pour optimiser l'utilisation des voitures particulières. Le covoiturage peut être considéré comme un enjeu pour augmenter le taux d'occupation des véhicules et ainsi réduire les usages autosolistes de la voiture particulière, autrement dit utilisée par une seule personne.

Ces enjeux identifiés du covoiturage n'ont pourtant que faiblement été étudiés par la recherche, et la question des outils de mesure et d'analyse se pose de manière accrue à mesure que se développent les offres de service de covoiturage.

2.2. Mesurer et analyser le covoiturage

Nous présenterons ici différentes études portant sur le covoiturage, en les distinguant selon leurs objectifs pour mieux discuter les méthodes employées.

2.2.1. Analyser l'offre

Les premières études sur ce phénomène émergent se sont concentrées sur l'analyse de l'offre, à savoir le nombre de systèmes de mise en relation de covoitureur. Le CERTU a ainsi réalisé en 2007 un recensement exhaustif des différents sites Internet de covoiturage. 78 sites ont été recensés et des informations complémentaires récoltées (CERTU, 2007). Les analyses ont été menées au moyen des indicateurs suivants :

- date de création ;
- couverture géographique cible (nationale et internationale, régionale, départementale, intercommunale, communale ou locale) ;
- type de structure (association, société spécialisée, Conseil général, EPCI, commune, entreprise ou leur groupement, particulier) ;
- proportion de sites de collectivités recourant à un opérateur spécialisé ;
- type de trajets ciblés (régulier, occasionnel ou les deux) ;
- présence ou absence de charte d'utilisation ;

- mode de mise en relation des covoitureurs (alerte mail, coordonnées disponibles sur le site, échange de coordonnées entre covoitureurs).

Il s'agissait de proposer une photographie des sites Internet de mise en relation de covoitureurs pour mieux comprendre comment se structurait ce marché.

En se concentrant sur le secteur des Alpes, Barthes (2009) ajoute l'inscription territoriale à la liste des critères d'analyse, ce qui permet de proposer des représentations cartographiques des services.

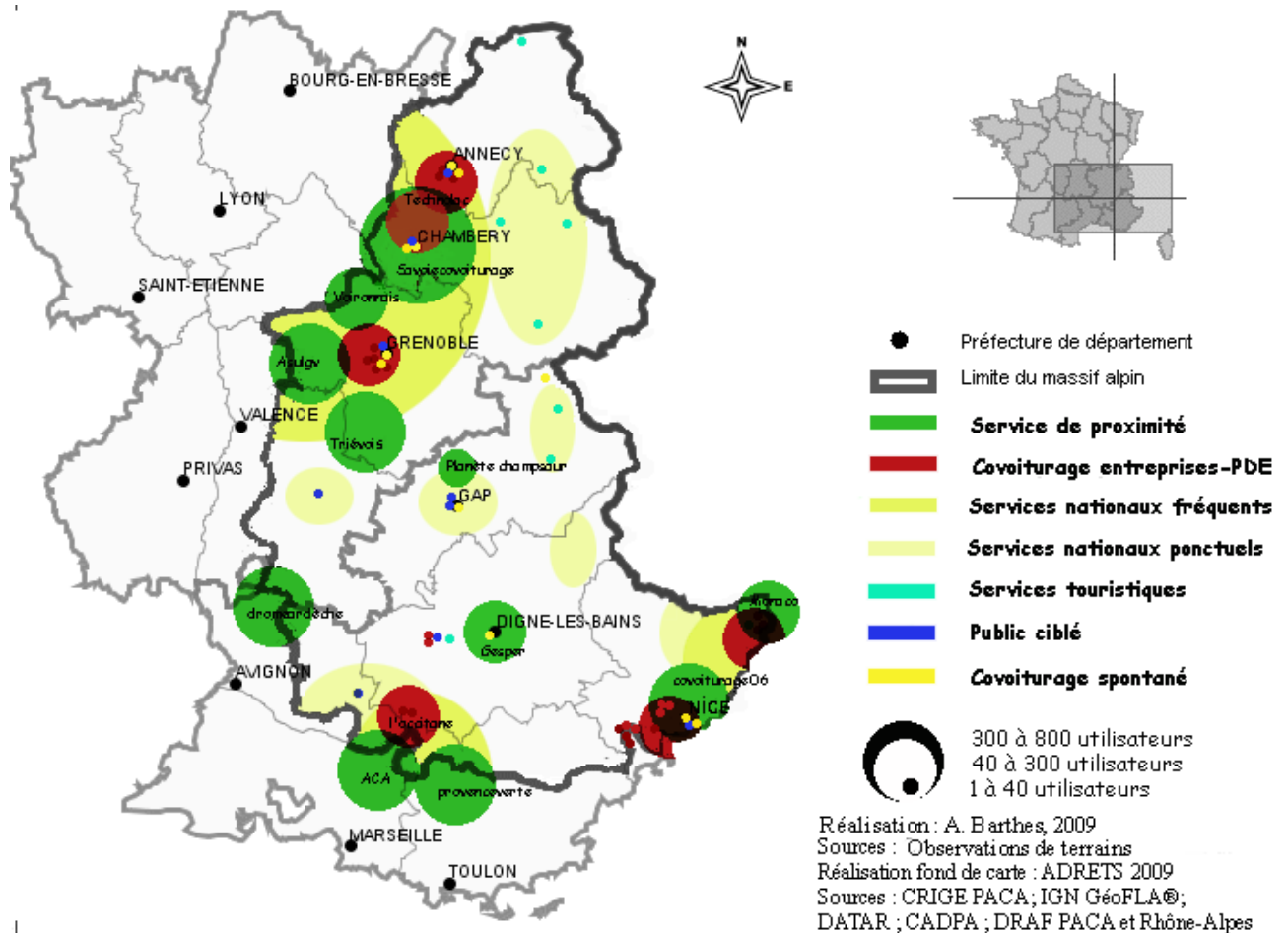


Figure 1 : Cartographie des services de covoiturage dans les Alpes - Source : Barthes (2009)

Ce type d'analyse permet de mieux cerner les choix de ciblage des différents services de covoiturage en fonction de leur inscription géographique.

Pour le reste de son analyse, Barthes reprenait les mêmes types de critères, avec des modalités de réponses parfois différentes :

- nombre de services de covoiturage sur le territoire ;
- année de création des services ;
- types de trajets ciblés (services de proximité, services d'entreprises et d'administrations, services touristiques saisonniers, services de publics ciblés) et, de manière indirecte, la couverture géographique cible.

Ce type d'analyses permet de cerner comment s'organise, sous quelle forme et dans quelle mesure, le covoiturage sur un territoire. Cependant, elle reste muette sur le poids que représente celui-ci dans les pratiques de déplacement.

Une dernière méthode d'analyse de l'offre permet de faire le lien avec l'usage réel du covoiturage. Il s'agit de l'analyse des offres de trajets déposés sur les sites spécialisés. Ainsi, Castex *et al.* (2015) ont étudié quelques 3 969 trajets ayant au moins une origine ou une destination dans l'aire métropolitaine lilloise, proposés au mois de mars 2012 et recensés sur 8 sites différents de covoiturage (d'envergure locale ou nationale). Leurs résultats avancent l'idée qu'il existe **des offres pour tout type de distance** (de la dizaine au millier de kilomètres), mais que **l'abondance de l'offre se rapprocherait d'un modèle gravitaire** : le poids des villes d'origine ou de destination augmenterait le nombre d'offre de covoiturage quand l'accroissement de la distance la réduirait (Castex *et al.*, 2015). Concernant les trajets les plus représentés, l'offre de covoiturage de longue distance serait, pour l'agglomération lilloise, dominée par les liaisons avec Paris quand l'offre de covoiturage de courte distance serait essentiellement composée de liaisons avec le réseau de villes secondaires de la région Nord-Pas de Calais.

2.2.2. Mesurer et étudier les pratiques

Les **usages du covoiturage et les impacts** de cette alternative à la voiture autosoliste restent méconnus. Après sa thèse soutenue en 2008, Stéphanie Vincent a réalisé des recherches qualitatives relatives au covoiturage en s'interrogeant notamment sur les raisons de la pratique du covoiturage (Vincent, 2011). Elle montre ainsi que les principales raisons sont les contraintes financières, les contraintes de déplacement (accès au permis de conduire, accès à un véhicule, handicap, etc.), le militantisme et l'opportunité de trouver un équipier qui réalise le même trajet. Les deux éléments qui impactent la régularité et la longévité du covoiturage sont le mode de formation de « l'équipage » et l'accès au volant des équipiers. Au-delà de ces aspects qualitatifs, il existe peu d'études quantitatives. En effet, il est difficile de quantifier le covoiturage (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2013) puisque la pratique est faible d'un point de vue statistique et la pratique est largement informelle.

Que représente le covoiturage ?

Peu de données sont disponibles sur les pratiques réelles du covoiturage. Un rapport du CERTU de 2009 évoque 500 000 personnes pratiquant le covoiturage en 2003 en Hollande, ce qui représenterait 16 % des personnes réalisant des trajets domicile-travail et 12 % des kilomètres parcourus pour ce type de déplacement, les déplacements réalisés en covoiturage étant en moyenne plus longs² (CERTU, 2009). Selon le même rapport, aux USA, les voies de covoiturage (*High Occupancy Vehicle lanes*) auraient entraîné une réduction du nombre de véhicules.kilomètres de 0,2 à 1,4 %. Il apparaît cependant difficile de faire dialoguer ces deux résultats : les indicateurs (nombre de trajets et nombre de covoitureurs d'une part, nombre de véhicule.km d'autre part) étant différents, et les temporalités de mesure (statique d'une part, dynamique d'autre part) étant également différentes.

Il convient de porter un regard attentif sur les choix méthodologiques préalables aux différentes enquêtes sur le covoiturage dont nous disposons à ce jour. Ces choix concernent aussi bien la population enquêtée et le type de covoiturage étudié que les indicateurs retenus. Pour plus de clarté, nous distinguerons dans les paragraphes suivant les enquêtes selon le type de population enquêtée.

Enquête tout public

En France, quelques enquêtes récentes nous donnent une idée du poids du covoiturage dans les déplacements. Ainsi, dans l'agglomération grenobloise, la part modale du covoiturage (hors sphère familiale) pour les déplacements domicile-travail s'élèverait à 4 % (Inddigo, 2012). D'après l'Enquête Ménages-Déplacements du Pays d'Arles, près de 10 % des enquêtés affirment avoir recours au covoiturage et 4 % des enquêtés affirment y avoir recours de manière régulière (Cete Méditerranée, 2009). Dans l'agglomération de Thionville-Fensch, 12 % des actifs occupés et étudiants auraient recours au covoiturage pour se rendre sur le lieu d'étude ou d'emploi. Ce taux particulièrement élevé serait lié à la forte attractivité du Luxembourg, distant d'une quarantaine de kilomètres pour l'emploi : en effet, 27 % des actifs occupent travaillent au Luxembourg. Dejean *et al.* (2013) estime à 7 % la part des Bretons pratiquant le covoiturage pour se rendre sur leur lieu d'emploi toutes les semaines, quand 80 % d'entre eux n'ont jamais

² Ce qui correspondrait à environ : 3,125 millions d'actifs en Hollande. La population des Pays-Bas est de 16 millions d'habitants, celle de la Hollande septentrionale (province néerlandaise) de 2,6 millions d'habitants, et celle de la Hollande méridionale (province néerlandaise) de 3,4 millions d'habitants.

covoituré dans les 11 derniers mois. D'après une enquête réalisée en 2013 par le bureau d'étude Nova 7 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatives des habitants du Grand Lyon, entre 3,6 % et 6,4 % des actifs et étudiants covoiturerait pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-études, avec des taux d'occupation moyens de 2,5 personnes et une fréquence moyenne de près de 3 jours par semaine, pour une distance moyenne de 15 kilomètres par déplacement (Grand Lyon et Nova 7, 2013b). À partir de ces chiffres, nous estimons que la part modale du covoiturage pour motif domicile-travail et domicile-études se situerait entre 2,3 % et 4,1 %³. Par ailleurs, un covoitureur domicile-travail sur deux pratiquerait le covoiturage pour d'autres motifs (départs en vacances et loisirs pour l'essentiel), contre seulement 28 % des non-covoitureurs.

En termes méthodologiques, relevons, à travers ses cinq exemples français, des approches différentes pour cerner un même objet :

- **l'approche par part modale** : dans le cas grenoblois, il s'agit de la part modale du covoiturage pour le motif domicile-travail ;
- **l'approche par fréquence d'usage** : dans les cas arlésien, thionvillois et bretons, la mesure est une mesure de fréquence d'usage tout motif pour le premier, et concernant uniquement les déplacements domicile-travail et domicile-études pour les deux derniers. L'harmonisation des classes de fréquence proposées lors de l'enquête est cruciale pour permettre des comparaisons ;
- **l'approche combinée** (poids dans la population et fréquence d'usage) dans le cadre du covoiturage pour motif domicile-travail dans le cas lyonnais.

Le manque d'harmonisation des méthodes de mesure nous empêche d'évaluer le poids du covoiturage dans les déplacements. Le Groupe de travail « Choix modal » du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) a tenté d'évaluer la part modale du covoiturage dans les déplacements locaux à partir de l'ENTD 2008. Il s'agit d'une estimation indirecte, à partir des **trajets réalisés en voiture avec au moins une personne extérieure au ménage hors motif d'accompagnement**. Ainsi, 6,3 % des voitures en circulation accueilleraient au moins une personne extérieure au ménage du conducteur. **Le covoiturage – tout motif - représenterait, sous cette définition, entre 7,7 % et 8,8 % des déplacements locaux** (Groupe de travail « choix modal » du MEDDTL, 2013). Le bureau d'études Inddigo s'est également essayé à une exploitation de l'ENTD dans le but de mesurer le poids du covoiturage dans les pratiques de mobilité (Inddigo, 2015). Concernant le motif domicile-travail (hors commerciaux et intérimaires), 17,2 % des actifs occupés covoiturerait plus ou moins régulièrement, au moins sur une partie du trajet, le conducteur pour motif « travail », le ou les passagers pour tout type de motif. En restreignant l'analyse aux covoitureurs réguliers (tous les jours), la proportion tomberait à 10 % des actifs occupés. En restreignant cette fois aux seuls covoitureurs partageant leurs trajets pour le même motif (travail), les covoitureurs irréguliers représenteraient 6,1 % des actifs occupés, **quand les covoitureurs réguliers concerneraient 4,5 % des actifs occupés**. Pour ces derniers, le covoiturage serait le plus fréquemment utilisé à la fois pour l'aller et le retour. Mais dans près de la moitié des cas, le covoiturage serait réalisé dans le cadre familial.

Sur la mobilité longue distance (supérieure à 80 kilomètres), pour motif personnel et hors mobilité aérienne, le covoiturage (pris au sens d'un taux d'occupation du véhicule strictement supérieur à 1) représenterait 2 milliards de voyageurs.km, soit **entre 1 et 2 % en termes de parts modales** en 2008 (Inddigo 2014). À noter que la date de l'enquête utilisée (ENTD, 2008) peut ne pas être représentative des évolutions récentes du covoiturage.

D'autres enquêtes de mobilité abordent la question du covoiturage, mais cette fois-ci auprès de publics spécifiques. Il peut s'agir, premièrement, de l'ensemble des personnes concernées par une politique de covoiturage pour en mesurer l'impact. Deuxièmement, ces enquêtes peuvent être menées directement auprès d'une population de covoitureurs pour mieux en comprendre les pratiques.

³ Entre 3,6 % et 6,4 % de la population covoiturent 2,94 jours sur 4,62 en moyenne par semaine où ils se déplacent pour motif domicile-travail ou études. Soit $2,94/4,62 \times 3,6 \% = 2,3 \%$ de part modale pour les trajets domicile-travail pour la fourchette basse, et $2,94/4,62 \times 6,4 \% = 4,1 \%$ pour la fourchette haute et 3,2 % pour le centre de la classe.

Enquête auprès de publics spécifiques

Une expérimentation, rapportée par le CERTU (2007), a également pu faire l'objet d'une évaluation. Les conditions de son succès sont riches d'enseignements. Il s'agissait de l'entreprise British Gas qui, à l'occasion de son déménagement en 2000, a réduit drastiquement ses places de stationnement et a encouragé ses 1 900 salariés à covoiturer pour leurs déplacements domicile-travail. Aussi, 92 places étaient réservées à des usages dérogatoires (visiteurs, personnes à mobilité réduite, etc.) tandis que 294 étaient réservées aux covoitureurs.

Mode	2000	2003
VP	68 %	10 %
covoiturage	2 %	70 %
bus	25 %	15 %
Train, vélo, marche	5 %	5 %

Figure 2 : Evaluation de la politique interne de covoiturage dans l'entreprise British Gas - Source : CERTU (2007)

Les progrès du covoiturage apparaissent, selon ces résultats, fulgurants. Si les déménagements sont l'occasion d'une révision des pratiques modales pour les individus (Rocci, 2007 ; Vincent, 2008), ils peuvent également être le facteur déclencheur de politiques ambitieuses pour les entreprises. La restriction du stationnement apparaît comme le principal levier de succès d'une telle politique.

Concernant les aspects méthodologiques de cette évaluation, retenons que le covoiturage est ici enquêté comme un mode à part entière, et peut ainsi être comparé aux autres modes de transports, ce qui permet d'en juger les poids relatifs. La dimension dynamique de l'évaluation (comparaison ex-ante / ex-post) permet également d'appliquer la notion de report modal : celui-ci est massif de l'usage soliste de l'automobile vers le covoiturage, mais apparaît également conséquent du bus vers le covoiturage.

De même, Minett et Pearce (2011) relèvent que des craintes quant aux transferts modaux des transports en commun vers le covoiturage ont pu être formulées à l'occasion de la publication des résultats d'une enquête sur le covoiturage spontané le long des *HOV lines* à San Francisco. Cette enquête date de 1998 et a été mise à jour en 2010. Selon ces enquêtes, si le covoiturage spontané n'existait pas, 90 % des passagers et 77 % des conducteurs emprunteraient les transports en commun en 2010 (respectivement 88 % et 46 % en 1998).

D'autres enquêtes auprès de covoitureurs ont été réalisées en France. Ainsi, Barthes proposait, en 2009, une analyse de la fréquentation de deux services de covoiturage en particulier – dans le Pays Dignois (tout public et à destination des administrations) – sur les nombreux recensés dans les territoires alpins (Barthes, 2009). L'enquête a été réalisée par questionnaire et par retour de fiches de suivis. Les indicateurs retenus étaient :

- le nombre d'inscrits au service ;
- le pourcentage de covoitureurs réels (c'est-à-dire ayant eu au moins une fois recours au service) ;
- le taux de remplissage moyen des véhicules ;
- la distance parcourue.

Les principaux résultats montrent une corrélation positive entre recours au covoiturage et distance, ainsi qu'avec le prix des carburants. Par ailleurs, les taux de remplissage moyen des véhicules sont de 2,3 dans le premier cas (tout public) et de 2,6 dans le second (administration).

Le site covoiturage.fr publiait en 2009 une enquête réalisée avec la Maif menée auprès de personnes inscrites au service. Sur les 2 117 répondants, 87 % d'entre eux avaient déjà pratiqué le covoiturage. Les

principaux indicateurs retenus pour l'enquête concernant le poids du covoiturage dans les pratiques de mobilité étaient :

- la fréquence d'usage (quelques fois par an, quelques fois par mois, environ 1 fois par semaine, tous les jours ou presque) ;
- le motif de déplacements (se rendre ou revenir d'un lieu de vacances, se rendre à un événement particulier (festival, etc.), rentrer à son domicile pour le weekend, trajets domicile-travail, se rendre à des événements d'ordre professionnel, trajets ponctuels lors des grèves de transports en commun, rendre visite à de la famille) ;
- la distance ;
- la qualité du covoitureur (conducteur, passager ou les deux) ;
- le taux d'occupation du véhicule.

Ainsi, deux tiers des utilisateurs du site recourent au covoiturage pour des déplacements occasionnels (quelquefois par an) relevant principalement du domaine des loisirs. Les déplacements sont en moyenne longs (330 kilomètres) et les taux d'occupation particulièrement élevés (plus de trois personnes par véhicules). Le covoiturage domicile-travail est une pratique faible pour les membres du site covoiturage.fr en 2009 puisque seulement 17 % des personnes interrogées déclarent avoir recours au covoiturage pour des trajets domicile-travail. Le covoiturage entre le domicile et le travail n'a pas lieu tous les jours dans la mesure où 4 % des personnes déclarent avoir recours au covoiturage tous les jours ou presque.

L'enquête menée en 2013 par Castex *et al.* (2015) auprès d'usagers de services de transports personnalisés⁴ (STP) conclut également sur une forte segmentation des pratiques du covoiturage au regard du motif. Sur 395 covoitureurs enquêtés, 49 % déclaraient avoir recours au covoiturage pour motif « promenade, loisir » et 31 % pour motif domicile-travail. Ces deux motifs recourent l'essentiel des réponses. Néanmoins, seulement 14 % des enquêtés ont déclaré pratiquer le covoiturage pour ces deux motifs.

Portant plus précisément sur les pratiques du covoiturage domicile-travail, une enquête de 2013 réalisée par Nova 7 pour le compte du Grand Lyon explorait les pratiques de mobilité des personnes inscrites sur le site de mise en relation de covoitureurs du Grand Lyon⁵ (Grand Lyon et Nova 7, 2013b). Sur 8 846 inscrits, 809 (soit 9 %) ont pu être enquêtés. Aussi, 59 % des personnes inscrites covoiturent effectivement. Pour un peu plus de la moitié d'entre eux (56 %), le covoiturage est régulier. Pourtant, seulement 46 % des personnes ayant covoituré depuis leur inscription ont rencontré leur(s) covoitureur(s) via le site. La distance moyenne d'un trajet est élevée : 28 kilomètres⁶. Concernant les trajets occasionnels, 62 % des personnes ayant covoituré depuis leurs inscriptions ont eu recours au covoiturage pour ce type de trajets. **Une partie des covoitureurs réguliers ont donc également recours au covoiturage pour des déplacements occasionnels.**

Le public spécifique de l'enquête peut également être les usagers d'une gare dans le but d'étudier le poids du covoiturage dans leurs modes de rabattement. Le Cete Nord-Picardie mentionne une enquête réalisée en 2009 auprès des usagers de cinq gares périurbaines de l'agglomération lilloise (Cete Nord-Picardie, 2012). D'après cette enquête, 9 % des usagers déclarant venir à la gare en voiture pour ensuite prendre le train – soit 7 % des usagers des transports en commun dans ces cinq gares – covoiturerait. Le covoiturage apparaît comme le 4^{ème} mode d'accès à la gare, après la voiture particulière en tant que conducteur, la marche, et la dépose-minute.

Nous pouvons distinguer deux types d'enquêtes auprès de publics spécifiques :

- les enquêtes auprès de personnes ayant recours au covoiturage : il s'agit alors d'étudier leur pratique et notamment le poids du covoiturage dans l'ensemble de leur déplacement ;
- les enquêtes auprès de personnes ciblées par une politique locale de promotion du covoiturage : il s'agit alors d'évaluer le succès de cette politique (plan de déplacement d'entreprises, politique de rabattement, etc.).

⁴ Catégorie regroupant vélo en libre service, covoiturage, autopartage et transport à la demande

⁵ www.covoiturage-grandlyon.com

⁶ La distance moyenne parcourue par jour ouvrable par un travailleur à temps plein dans l'aire métropolitaine lyonnaise est de 31 kilomètres, pour 4,13 déplacements en 2006 (EMD Lyon, 2006).

Pour conclure cette section sur la mesure du poids de covoiturage, le tableau ci-après illustre la diversité des types d'enquêtes rencontrées à l'occasion de cet état de l'art et des outils de mesure employés.

	Mobilité longue distance et locale	Mobilité locale	
		Déplacement tout motif	Déplacement pour motif domicile-travail
Enquête tout public	Enquête Covoiturage Grand Lyon – Nova 7, 2013b : (Poids dans la population, fréquence d'usage, proportion de kilomètres)	EMD Pays d'Arles (fréquence d'usage) CERTU, 2009 : cas américain (proportion de véhicules.kilomètres) Groupe de travail « Choix Modal » du MEDDTL, 2013 : (part modale)	EDVM Thionville-Fensh, 2012 (fréquence d'usage) EMD Agglomération Grenobloise, 2010 (part modale) CERTU 2009 : exemple hollandais (proportions de kilomètres parcourus) Dejean et al., 2013 : (fréquence d'usage)
Enquête auprès d'un public spécifique	Enquête MAIF, 2009 (taux et fréquence d'usage)	Barthes, 2009 (taux d'utilisation)	Enquête interne Bristih Gas (part modale) Enquête Covoiturage Grand Lyon – Nova 7, 2013b : (taux d'utilisation du site, taux de recours au covoiturage, fréquence d'usage)

Tableau 1 : Illustration des types d'enquêtes de mesure du poids de covoiturage dans les pratiques de mobilité – Réalisation : 6t-bureau de recherche

Les déterminants du covoiturage : longue distance et réduction des coûts d'usage de l'automobile

Le covoiturage pour motif domicile-travail

Après compilations de différentes sources (enquêtes réalisées à l'occasion de PDIE en Rhône Alpes sur la période 2007 - 2010 concernant 1 800 covoitureurs pour des trajets domicile-travail et enquêtes sur les parkings des départements de Drôme et d'Ardèche en 2010), le bureau d'étude Inddigo conclut à une distance domicile-travail covoiturée moyenne de 31 kilomètres (Inddigo, 2011), contre 15 kilomètres en moyenne en France (CGDD, 2010). Les distances parcourues sont ainsi relativement longues, où l'intérêt (financier) à covoiturer est particulièrement prégnant.

Par ailleurs, pour les trois quarts, les covoitureurs (domicile-travail) ne passent pas par les sites Internet de mise en relation, mais s'organisent avec leurs voisins ou collègues (Inddigo, 2011). Ce constat est partagé par Dejean et al. (2013) pour qui les trajets seraient partagés à 83 % avec des collègues de travail (pour 15 % avec un proche et pour seulement 1 % avec un inconnu). Enfin, l'âge ne serait pas un critère discriminant du recours au covoiturage pour le motif domicile-travail (Inddigo, 2011 ; Cete, 2012).

Pour faciliter le covoiturage, des aires de covoiturage sont mises en place. Le Département Loire-Atlantique est particulièrement dynamique pour promouvoir le covoiturage et a créé un réseau de plus de 160 aires de covoiturage labélisées en lien avec la plateforme du département et de Nantes Métropole (Indiggo, 2015).

Le covoiturage longue distance

L'enquête réalisée en 2009 par la MAIF en collaboration avec Covoiturage.fr révèle que les profils de covoitureurs sont particulièrement marqués selon que le covoitureur est conducteur, passager, ou les deux alternativement. Ces trois catégories représentent respectivement 21 %, 40 % et 39 % des personnes inscrites sur le site ayant déjà eu recours au covoiturage.

Le profil des conducteurs est plus masculin (69 %), plus âgé, avec une légère surreprésentation de cadres et de professions intermédiaires, en habitat périurbain. Il s'agit plus souvent de « gros rouleurs », car 39 % d'entre eux réalisent plus de 20 000 kilomètres par an avec leur véhicule, contre 17 % pour le reste de l'échantillon. À l'inverse, le profil des passagers est plus féminin (60 %), plus jeune, avec une surreprésentation d'étudiants vivant en milieu urbain, en région parisienne notamment. 59 % d'entre eux ne sont pas motorisés, et lorsqu'ils le sont, les deux tiers réalisent moins de 10 000 kilomètres par an avec leur voiture. Enfin, le profil mixte conducteur/passager est moins contrasté, bien qu'une surreprésentation de cadre, de profession intermédiaire et de ruraux puisse être relevée.

Du point de vue des motivations du recours au covoiturage, la réalisation d'économie financière apparaît comme le principal moteur : cette raison est citée dans 94 % des cas parmi les trois raisons principales, et dans 70 % des cas comme la raison principale. Les dimensions environnementales et de convivialité ne sont cependant pas absentes, dans la mesure où elles figurent respectivement dans 80 % et 64 % parmi les trois raisons principales. Cependant, elles ne sont que pour respectivement 12 % et 6 % des utilisateurs considérées comme la raison principale du recours au covoiturage.

2.2.3. Estimer les gains potentiels

Des estimations de gains potentiels au développement du covoiturage ont pu être formulées par la littérature concernant la mobilité locale. Elles s'appuient essentiellement sur des hypothèses de report de la voiture particulière en usage soliste vers le covoiturage, à **mobilité constante**. Les réductions de consommation d'énergie (et par extension, d'émissions de gaz à effets de serre et de polluants locaux) proviendraient d'une part, de la réduction du nombre de véhicules en circulation et, d'autre part, de la réduction des phénomènes de congestion (Minett et Pearce, 2011). Néanmoins, lorsque l'on considère les phénomènes de report modal des transports en commun vers le covoiturage, les bienfaits du covoiturage peuvent être mis en cause (Minett et Pearce, 2011). En effet, beaucoup de mesures des gains potentiels de la diffusion de la pratique du covoiturage se basent sur des hypothèses de report modal de la voiture particulière en usage soliste au covoiturage, sans considérer les impacts sur la fréquentation de l'ensemble des modes de transports. D'autres adoptent une démarche plus prospective en se basant sur les intentions de recours au covoiturage.

Calcul des kilomètres, consommations et émissions évités ou évitables

L'agence internationale de l'énergie proposait dans un rapport de 2005 d'étudier l'impact du covoiturage (sur la mobilité locale uniquement) à partir de trois hypothèses (IEA, 2005) :

- en ajoutant une personne à chaque trajet réalisé au moyen d'une voiture particulière ;
- en ajoutant une personne à chaque trajet domicile-travail ;
- en ajoutant une personne à chaque trajet empruntant une voie rapide urbaine (V.R.U).

Chaque personne « ajoutée » est considérée comme faisant un usage soliste de son automobile précédemment. Cela revient à augmenter d'une personne le taux d'occupation de chaque véhicule en considérant que cette personne ne se déplace désormais plus en voiture (et réduit d'autant le nombre de voitures en circulation). Ces estimations sont déclinées pour cinq régions mondiales (Japon/Corée du Sud ; Europe ; Canada/USA ; Australie/Nouvelle-Zélande). Les indicateurs retenus pour mesurer les impacts sont les **véhicules.kilomètres évités** et les **consommations énergétiques économisées**.

Concernant l'Europe, l'estimation haute (une personne ajoutée dans chaque véhicule, pour tout déplacement relevant de la mobilité locale) conclue à une réduction 14,5 % de véhicules.km, et une économie de 21,9 % des consommations énergétiques dans le secteur des transports. Les estimations intermédiaire (domicile-travail) et basse (V.R.U) conduisent à, respectivement :

- 8 % et 3,3 % de véhicules.km évités ;
- 5,4 % et 4,9 % de consommation d'énergie économisée dans le secteur des transports.

Notons que même les estimations intermédiaire et basse peuvent paraître relativement ambitieuses, puisqu'elle suppose, comme l'estimation haute, la généralisation du covoiturage. La seule différence tient à l'échelle spatio-temporelle des déplacements considérés.

Le bureau d'études ENGES proposait également, en 2007, des estimations similaires pour le cas français, dans le cadre d'un rapport rédigé pour le CERTU (CERTU, ENGES, 2007). L'indicateur retenu était cette fois-ci les économies de gaz à effet de serre (GES, exprimés en kteqCO₂/an). Les hypothèses de calcul reposent également sur un report modal unique des conducteurs de voitures particulières vers le covoiturage. Les conclusions étaient les suivantes :

- **Si 15 %** des conducteurs de voiture particulière deviennent covoitureurs passagers, cela conduirait à des économies de GES de plus de 500 kteqCO₂/an (qualifié par les rapporteurs de « très importants ») ;
- **Si 0,65 %** des conducteurs de voiture particulière deviennent covoitureurs passagers, cela conduirait à des économies de GES comprises entre 100 et 500 kteqCO₂/an (qualifié par les rapporteurs de « importants ») ;
- **Si 0,015 %** des conducteurs de voiture particulière deviennent covoitureurs passagers, cela conduirait à des économies de GES comprises entre 1 et 100 kteqCO₂/an (qualifié par les rapporteurs de « modérés »).

En 2014, le CGDD renouvelle l'exercice, en se concentrant sur les potentiels de développement du covoiturage domicile-travail (CGDD, 2014). L'indicateur retenu est, cette fois-ci, le **nombre de véhicules en circulation**. De là peuvent être déduits le nombre de **kilomètres parcourus évités** ainsi que les **économies de GES** et de **consommation de carburant** (essence et diesel). La particularité méthodologique de cette étude tient à la volonté de définir le plus précisément possible ce que pourrait être l'hypothèse haute en estimant le nombre de trajets domicile-travail qui pourraient être covoiturés (soit les trajets à origine, destination et horaires de départ et de retour identiques). Ce potentiel est calculé à partir de l'ENTD 2008 (pour les horaires) et du recensement de la population (pour les origines et destinations). Les hypothèses varient ensuite en fonction du nombre de covoitureurs par voiture de 2 (*hypothèse basse*) à 4 (*hypothèse haute*). Enfin, au sein des zones urbaines, le zonage est, dans un second temps, rendu plus fin afin de mieux prendre en compte la réticence à faire des détours sur des trajets fins.

Ces précautions permettent la mise en relief de grandes disparités socio-spatiales dans les potentiels de covoiturage (notamment entre zones rurale et urbaine). Pour l'ensemble de la France, le nombre de voitures évitées pour un jour ouvré moyen serait de 953 675 (*hypothèse basse*) à 1 463 765 (*hypothèse haute*), soit respectivement des réductions de 6,10 % à 9,36 %.

À partir de ces résultats, le rapport conclut sur un impact du développement (maximal) du covoiturage de l'ordre de :

- 4,12 % à 6,58 % de réduction de kilomètres ;
- 4,15 % à 6,62 % de réduction de consommation de carburant ;
- 4,14 % à 6,60 % de réduction des émissions de CO₂.

À noter que la mise en place du covoiturage sur les seuls déplacements entre deux communes situées dans deux unités urbaines distinctes participerait aux deux tiers du potentiel de réduction de CO₂ estimé. Le covoiturage sur de longues distances quotidiennes serait ainsi le plus gros levier d'économies de CO₂.

Notons également que, pour cette étude, la réduction du nombre de kilomètres parcourus apparaît – par construction – comme un déterminant de la réduction des émissions de CO₂ et de carburant. Cela vient du fait que les consommations moyennes sont ici déduites du kilométrage (7,66 L/100 kilomètres pour l'essence et 6,45 L/100 kilomètres pour le diesel, d'après les données du bilan de la circulation 2011 du SOeS) et les émissions moyennes à leur tour déduites des consommations (2,46 kgCO₂/L pour l'essence et 2,69 kgCO₂/L pour le diesel, d'après la base carbone de l'ADEME).

Ces trois études d'estimation de l'impact d'une généralisation du covoiturage présentent des gains potentiels non-négligeables. Ils omettent pourtant d'élargir le champ de l'étude d'impact du covoiturage aux autres modes, à savoir les transports en commun d'une part, et les voitures particulières en usage soliste d'autre part.

Aussi, l'enquête covoiturage du Grand Lyon a permis de nuancer les kilomètres évités par le covoiturage pour motif domicile-travail en considérant que le covoiturage n'est pas pratiqué tous les jours de la semaine. En considérant que seulement un peu plus d'un tiers utilise leur voiture (usage soliste) lorsqu'ils ne covoiturent pas, la pratique actuelle du covoiturage permettrait d'éviter entre 1,9 et 3,3 millions de

kilomètres par mois, soit entre 570 et 990 teqCO₂ par mois (Grand Lyon et Nova 7, 2013b). Concernant l'enquête auprès des personnes inscrites sur le site du covoiturage du Grand Lyon, un calcul similaire a été proposé (Grand Lyon et Nova 7, 2013a). Ces covoitureurs réguliers font des distances plus longues et utilisent plus souvent la voiture particulière lorsqu'ils ne covoiturent pas (82 %). Aussi, ce serait près d'1,5 million de kilomètres qui seraient évités chaque mois, soit 450 teqCO₂ par mois. Ces montants se rapprochent de ceux obtenus sur l'ensemble des covoitureurs du Grand Lyon. Il convient pourtant de le nuancer, dans la mesure où il y a un risque de double compte entre covoitureurs pour une grande partie de l'échantillon : en effet, 46 % des inscrits ont rencontré leur(s) covoitureur(s) via le site. De plus, le report modal depuis les transports en commun n'a pas été pris en considération dans les estimations.

Minett et Pearce, proposaient en 2011 une modélisation théorique basée sur le cas de San Francisco où s'est développée une forme particulière de covoiturage (*casual carpooling*, que l'on appellerait « autostop organisé » en France) (Minett et Pearce, 2011). Partant du constat qu'une grande partie des covoitureurs actuels, passagers comme conducteurs, déclaraient qu'ils auraient eu recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture particulière si le covoiturage n'était pas disponible (suggérant une forte induction de trafic routier liée au système de covoiturage), ils ont tâché de mettre en balance les gains et pertes en termes de consommation d'énergie. Si le covoiturage entraîne plus de véhicules sur la route, la mise en circulation de bus n'est pas neutre en termes de consommation d'énergie. Mais surtout, l'impact du covoiturage sur les conditions de circulation de l'ensemble des automobilistes compenserait ce surcoût. En effet, les covoitureurs, bénéficiant de voies réservées, soulageraient le trafic pour les automobiles en usage soliste. Pour ces derniers, la congestion serait réduite et les vitesses moyennes de circulation augmenteraient, ce qui réduirait leurs consommations de carburant. Les deux chercheurs concluent sur un bilan positif du covoiturage dans le cas de *HOV lines* (Minett et Pearce, 2011).

Si la démonstration, de l'aveu même des auteurs, reste imparfaite compte tenu de la simplicité des modèles utilisés, elle a le mérite d'attirer l'attention sur deux points. Le premier est que le covoiturage s'inscrit dans un ensemble de mode, et que le report modal peut s'opérer en faveur du covoiturage depuis tous les modes de transports (VP, mais aussi TC, etc.). Notons à ce propos que l'enquête menée sur le territoire du Grand Lyon révèle que seulement un covoitureur pour motif domicile-travail sur deux avait, avant de covoiturer, un usage soliste de l'automobile, les autres provenant majoritairement des transports en commun (Grand Lyon et Nova 7, 2013b). Le second est que le covoiturage peut avoir un impact sur les niveaux de trafic et sur la congestion. Poursuivant cette idée, les études sur l'impact d'un développement conséquent du covoiturage doivent bénéficier des apports de la littérature scientifique sur la question de l'induction de trafic.

Le tableau ci-après détaille les indicateurs des quatre études présentées selon les échelles spatio-temporelles traitées.

	Tout déplacement local	Déplacements locaux pour motif domicile-travail (ou HPM)	Déplacements interurbain domicile-travail
IEA, 2005	Véhicules.km Consommation énergétique		-
CERTU et ENGES, 2007	Emission de GES		-
Minett et Pearce, 2011	-	Vitesse moyenne Consommation énergétique	-
Enquête Covoiturage Grand Lyon et Nova 7, 2013a et b	-	Nombre de kilomètres parcourus et fréquence hebdomadaire d'usage Emission de GES	-
CGDD, 2014	-	Nombre de véhicules en circulation Nombre de kilomètres parcourus Consommation énergétique	Nombre de GES Emission de GES (essence et diesel)

Tableau 2 : Indicateurs de mesure des gains du covoiturage rencontrés selon les échelles spatio-temporelles - Réalisation : 6t-bureau de recherche (2015)

2.3. Enjeux méthodologiques dans l'étude du covoiturage

Ce rapide tour d'horizon des études menées sur les différentes formes de covoiturage nous a permis de mieux cerner les enjeux méthodologiques propres à ce sujet d'étude et leur évolution dans le temps. Retenons tout d'abord des principaux résultats présentés que, bien que le covoiturage représente actuellement une part marginale des déplacements domicile-travail (autour de 5 %), les gains environnementaux et énergétiques sont avérés. Cependant, **aucune étude ne semble en mesure de présenter une estimation des gains environnementaux sur les trajets de longue distance** (trajets interurbains), alors que le recours au covoiturage via une plateforme telle que Blablacar apparaît en croissance constante. Par ailleurs, les économies réalisées grâce au covoiturage apparaissent comme la raison déclenchant le plus souvent la pratique du covoiturage. Les dimensions sociales et environnementales sont un plus, permettant certainement de pérenniser une pratique. Retenons également que si les sites de covoiturage ont tendance à se spécialiser sur certains types de déplacements (soit par choix stratégique, soit par l'usage dominant des membres inscrits), certaines études évoquées dans ce rapport laissent suggérer qu'une part importante des covoitureurs pratique le covoiturage en dehors de la plateforme étudiée, que ce soit de manière informelle ou via une autre plateforme. **L'étude doit donc être transversale aux différentes formes de covoiturage** (covoiturage classique, informel, ou dynamique, pour tout type et tout motif de déplacement).

Le covoiturage doit ainsi être étudié comme un mode à part entière, condition pour comprendre ce phénomène au regard des autres modes de déplacements. Le covoiturage, en tant que mode, comporte des spécificités : il ne semble pas être utilisé de manière monomodale. De fait, il convient de comprendre les interactions entretenues avec les autres modes : encouragement des conducteurs à maintenir un usage élevé de l'automobile ? Est-ce un frein à la motorisation pour les passagers ? Ce type d'interrogation doit permettre de mieux cerner l'impact environnemental du covoiturage. Par ailleurs, **l'absence d'indicateurs concernant l'évolution de la motorisation des covoitureurs** constitue une lacune dans la compréhension des comportements de mobilité et de l'impact des nouvelles mobilités. En effet, les enquêtes menées par 6t-bureau de recherche auprès d'autopartageurs ont montré la pertinence de la mesure de la démotorisation pour évaluer la modification ou le maintien des pratiques de mobilité après l'adoption d'un nouveau mode de transports (6t-bureau de recherche, 2013a ; 2013b ; 2014).

Enfin, il apparaît que les gains de précisions concernant le bilan énergétique et environnemental du covoiturage sont, à l'heure actuelle, plus à rechercher du côté de la **précision des trajets du point de vue des kilomètres parcourus** que dans la qualité du déplacement en termes de consommation d'énergie et d'émissions de GES (vitesse, congestion, moteur à froid ou à chaud, température, etc.), inatteignable sans la construction de modèles complexes⁷. Aussi, s'en tenir aux valeurs de consommations et émissions moyennes de référence (comme celles disponibles sur la Base Carbone) apparaît suffisant pour cet exercice.

En conclusion, l'état de l'art nous permet de retenir une série d'indicateurs utiles à la mesure de l'impact du covoiturage, détaillé dans l'encadré ci-après :

⁷ L'utilisation de ces modèles nous apparaît néanmoins judicieuse pour l'évaluation de projet ciblé de promotion du covoiturage.

Déclencheur du covoiturage :

- Date d'inscription aux différents services de covoiturage
- Existence d'une pratique du covoiturage antérieure à l'inscription
- Pratique effective du covoiturage et utilisation effective du service
- Motivation du recours au covoiturage (dont motivation principale)

Profil de mobilité :

- Âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, zone de résidence
- Taux de motorisation (passé, actuel et envisagé à l'avenir)
- Fréquence d'usage des différents modes de transports (mobilité locale et mobilité longue distance)
- Nombre de déplacement de longue distance
- Distance domicile-travail
- Mode principal pour le trajet domicile-travail en dehors du covoiturage
- Kilométrage annuel moyen

Pratique du covoiturage :

- Type de covoiturage pratiqué (longue distance/local ; formel/informel)
- Fréquence d'usage du covoiturage selon le type de covoiturage
- Kilométrage annuel moyen covoituré
- Taux d'occupation des véhicules
- Mode de déplacement hypothétique dans le cas d'indisponibilité du covoiturage (ou absence éventuelle de déplacement)

3. Entretien auprès d'acteurs du covoiturage

3.1. Objectifs et méthodes

En parallèle de la revue de littérature, une série d'entretiens avec des acteurs du covoiturage a été réalisée. L'objectif était d'identifier les contours des usages et de comprendre les appréhensions des impacts du covoiturage (en matière de changement de comportement de mobilité, en matière environnementale, d'un point de vue économique, etc.).

L'intérêt pour l'étude était également de prendre contact avec les acteurs pour construire un questionnaire en phase avec les enjeux propres au covoiturage et leur proposer de relayer l'enquête auprès de leurs membres.

La méthode employée était la réalisation d'un entretien semi-directif qui abordait les points suivants : description et spécificités du service proposé ; public-cible, usages et usagers ; impacts du covoiturage. Les personnes interrogées étaient issues des opérateurs suivants :

- **BlaBlaCar**, plateforme de mise en relation entre des conducteurs qui voyagent avec des places libres et des passagers recherchant un trajet ;
- **IDVROOM**, plateforme appartenant à la SNCF depuis avril 2013 pour apporter une complémentarité avec le réseau ferré ;
- **La Roue Verte**, plateforme gratuite de mise en relation et opérateur de covoiturage pour les entreprises et les collectivités ;
- **Sharette** qui propose du covoiturage intégrant l'offre de transport collectif : du covoiturage pendulaire de rabattement vers le réseau de transports en commun ;
- **WayzUp**, qui se positionne également sur du covoiturage dynamique pour des trajets domicile-travail ;
- **Wedrive**, qui se positionnait spécifiquement sur le covoiturage dynamique et pendulaire et qui a déposé le bilan en mars 2015.

Parallèlement à la réalisation de ces entretiens, une analyse des caractéristiques des membres de la Fédération du Covoiturage (FEDUCO) a permis d'identifier les tendances des offres de covoiturage.

3.2. Résultats

Les entretiens réalisés ont permis d'identifier une typologie d'acteurs proposant du covoiturage, de recueillir des hypothèses concernant les usages, le profil des usagers et leurs évolutions, ainsi que d'appréhender les impacts du covoiturage mis en avant par les acteurs du covoiturage auprès des usagers.

3.2.1. Trois types d'acteurs du covoiturage

Les analyses ont permis de distinguer trois types d'acteurs du covoiturage selon les caractéristiques du covoiturage : covoiturage occasionnel, covoiturage régulier pour le domicile-travail et covoiturage dynamique.

BlaBlaCar domine le marché du covoiturage occasionnel

BlaBlaCar, anciennement Covoiturage.fr, est une **plateforme communautaire de covoiturage** lancée officiellement en 2006 par l'intermédiaire de l'entreprise Comuto. La mise en relation entre usagers, a été gratuite jusqu'à 2011, et est maintenant payant de l'ordre de 12 % du prix du covoiturage.

BlaBlaCar est un service de covoiturage qui met en relation des conducteurs et des passagers souhaitant partager un trajet et les frais associés. Les conducteurs publient leurs places disponibles et les passagers

les réservent en ligne, sur des trajets dont la distance moyenne est de 330 kilomètres selon les résultats de l'étude de la MAIF en 2009 (MAIF, 2009). Le service est accessible sur le web et via des applications mobiles (iPhone et Android) : la société lance une application mobile sur iPhone en décembre 2009 et sur Android en février 2010.

Dès septembre 2008, Covoiturage.fr devient le site de covoiturage le plus utilisé en France⁸. En 2015, BlaBlaCar **domine le marché** : avec 20 millions d'utilisateurs en 2015, BlaBlaCar est leader du covoiturage dans le monde. Après l'ouverture du marché du covoiturage au-delà de l'Europe, et notamment en Inde et au Mexique, BlaBlaCar déclare 20 millions de membres en 2015. BlaBlaCar est aujourd'hui présent dans 19 pays (France, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Pologne, Allemagne, Portugal, BeNeLux, Russie, Ukraine, Turquie, Inde, Mexique, Serbie, Roumanie, Croatie, Hongrie). Une étude montre en 2014 que les parts de marché de BlaBlaCar sont de 95 % du marché du covoiturage (GART – UTP et ADETEC, 2014).

Depuis 2011, BlaBlaCar applique une **commission** sur les tarifs payés par les passagers. Avant février 2015, le montant de la commission variait selon le moment de la réservation avec des commissions moins élevées quand la réservation était réalisée tôt. Depuis février 2015, les frais prélevés sont constitués d'un montant fixe (0,89 € hors taxe), d'une part variable (9,9 % hors taxe du reversement conducteur) et le montant de la TVA en vigueur (20 %). Les frais de réservation s'élèvent donc, toutes charges comprises, à 1,07 € + 11,88 % du reversement conducteur par place. Le montant total des frais de réservation est limité à maximum 20 % du montant de la place réservée : si le cumul de la partie fixe et de la partie variable dépasse 20 % du reversement conducteur par place (ce qui peut se produire pour des trajets courts), alors le pourcentage des frais de réservation sera automatiquement réduit.

Si BlaBlaCar est plutôt positionné sur le marché du covoiturage occasionnel de longue distance, environ 10 % des trajets sont réguliers pour se rendre sur un lieu de travail ou d'études (MAIF, 2009). La frontière entre les différents types de covoiturage n'est pas figée.

Quelques **concurrents** existent pour la mise en relation de conducteurs et de passagers pour les déplacements occasionnels (comme les plateformes Vadrouille Covoiturage ou Covoiturage Libre qui est né en 2011 en réponse au caractère payant de la plateforme BlaBlaCar), mais le marché est dominé par BlaBlaCar.

Les sociétés des années 2000 proposent du covoiturage au sein d'entreprises ou de collectivités

Dans les années 2000, des sociétés se développent autour de la **gestion de plateformes organisant le covoiturage au sein d'entreprises ou de collectivités**.

La Roue Verte existe depuis 2007 et regroupe 10 salariés en 2015. La Roue Verte développe et gère des sites de covoiturage pour les entreprises et les collectivités (110 clients professionnels). La société propose également un site grand public qui existe depuis 2007, mais qui était surtout un site vitrine pour se faire connaître. La nouvelle interface de l'offre grand public en 2013 a donné lieu à un communiqué de presse pour valoriser cette branche d'activité.

IDVROOM existe depuis 2006, d'abord sous le nom d'Ecolutis, et s'est d'abord focalisé sur le covoiturage domicile-travail au sein de collectivités et d'entreprises. Le site a été racheté par la SNCF en avril 2013 et est dédié aux particuliers. Pour le covoiturage domicile-travail, l'enjeu aujourd'hui est de construire un nouveau modèle pour la mise en relation des covoitureurs en développant le covoiturage dynamique via les technologies de l'information et de la communication.

COVIVO est une agence spécialisée sur les questions de mobilités, opérateur de covoiturage proposant des interfaces pour le covoiturage régulier domicile-travail et le covoiturage dynamique. En 2014, COVIVO a racheté l'entreprise « Roulez malin » (qui existait depuis 2005).

Ces sociétés cherchent donc à se positionner sur le covoiturage de courte distance. En lien avec la grande diffusion des technologies de l'information et de la communication, la dimension dynamique du covoiturage prend également de l'ampleur.

⁸ http://lexpansion.lexpress.fr/high-tech/covoiturage-fr-veut-faire-sauter-les-freins-du-partage-de-voiture_1385656.html consulté le 10 février 2015.

Les start up des années 2010 se positionnent sur le covoiturage dynamique

Dans les années 2010 apparaissent des start up qui se **cherchent à développer le covoiturage dynamique**. Leur similitude est de s'appuyer sur les technologies de l'information et de la communication en développant des applications pour organiser le covoiturage.

Ainsi, **WayzUp** a été fondé en 2012 à partir du constat que le covoiturage fonctionnait pour des longues distances, mais qu'il était bien plus compliqué à organiser pour des trajets domicile-travail pour trois principales raisons : contraintes d'itinéraires, car plusieurs trajets sont possibles (école, éviter les bouchons...), horaires variables pour élargir le public des covoitureurs à des actifs ayant des horaires variables, partage des frais pour des petites sommes et avec des personnes différentes.

Sharette est une application pour organiser le covoiturage en Ile-de-France en complément des transports en commun. Les trajets sont courts et quotidiens pour des trajets d'environ 20 kilomètres. Comme l'utilisation spontanée est caractéristique des courtes distances, l'application permet de réserver son trajet jusqu'au dernier moment. Sharette est envisagé comme un complément des transports en commun, comme un nouveau mode de transport en commun collaboratif.

Karos est une application qui vise également les trajets courts, en particulier domicile-travail, en apprenant les habitudes de déplacements de ses utilisateurs. Pour cela, des algorithmes d'apprentissage statistiques ont été développés ainsi que des outils de gestion massive des données en temps réel. L'objectif est de simplifier la pratique en requérant le moins d'actions possibles de la part des utilisateurs.

Après s'être positionnée sur le développement B2B avec Geocar, la société Ville Fluide s'est positionnée sur du B2C avec **WeDrive**. Le développement passe par une application gratuite. En octobre 2014, PSA avait investi plus d'un million d'euros dans la start up qui a finalement déposé le bilan en mars 2015 faute d'investissements suffisants.

L'analyse de quelques-uns de ces « nouveaux » acteurs de la sphère du covoiturage indique un positionnement sur les déplacements domicile-travail.

* * *

En recensant les principaux acteurs du covoiturage en France entre 1995 et 2015, une chronologie thématique a été élaborée. Entre 1995 et 2015, l'analyse permet de **distinguer trois périodes** :

- Avant 2005, l'analyse des offres indique une **naissance des pratiques de covoiturage** avec la création d'associations de covoiturage telles que Voiture&Co en 1995. Les cibles de ces formes naissantes de covoiturage sont les motifs de déplacements occasionnels pour des déplacements de longue distance (vacances, week-end).
- A partir de 2006, année marquée par le lancement officiel de Covoiturage.fr qui existait depuis 2004, de nombreuses entreprises vont se constituer et **développer le marché du covoiturage**. Le covoiturage occasionnel est complété par du covoiturage domicile-travail, notamment par la création d'entreprises qui proposent le développement de plateformes pour les entreprises comme la Roue Verte (qui est créée en 2007) ou Covivo (qui est créée en 2009). Cette phase de développement est également une période de recherche du modèle économique pour les entreprises de covoiturage : rémunération par la publicité, application de frais sur les trajets réservés, ou encore financements par la commercialisation de services pour les entreprises sont des pistes explorées par ces entreprises. La mise en service d'une plateforme payante par BlaBlaCar en 2011 marque la fin de cette période de recherche de modèle économique.
- Depuis 2012, le marché du covoiturage se diversifie avec l'apparition de *start up* proposant du covoiturage dynamique. La coexistence de ces start up avec les « anciennes » entreprises existantes, positionnées à la fois sur le covoiturage occasionnel et le covoiturage régulier, est le signe que le **marché se diversifie**.

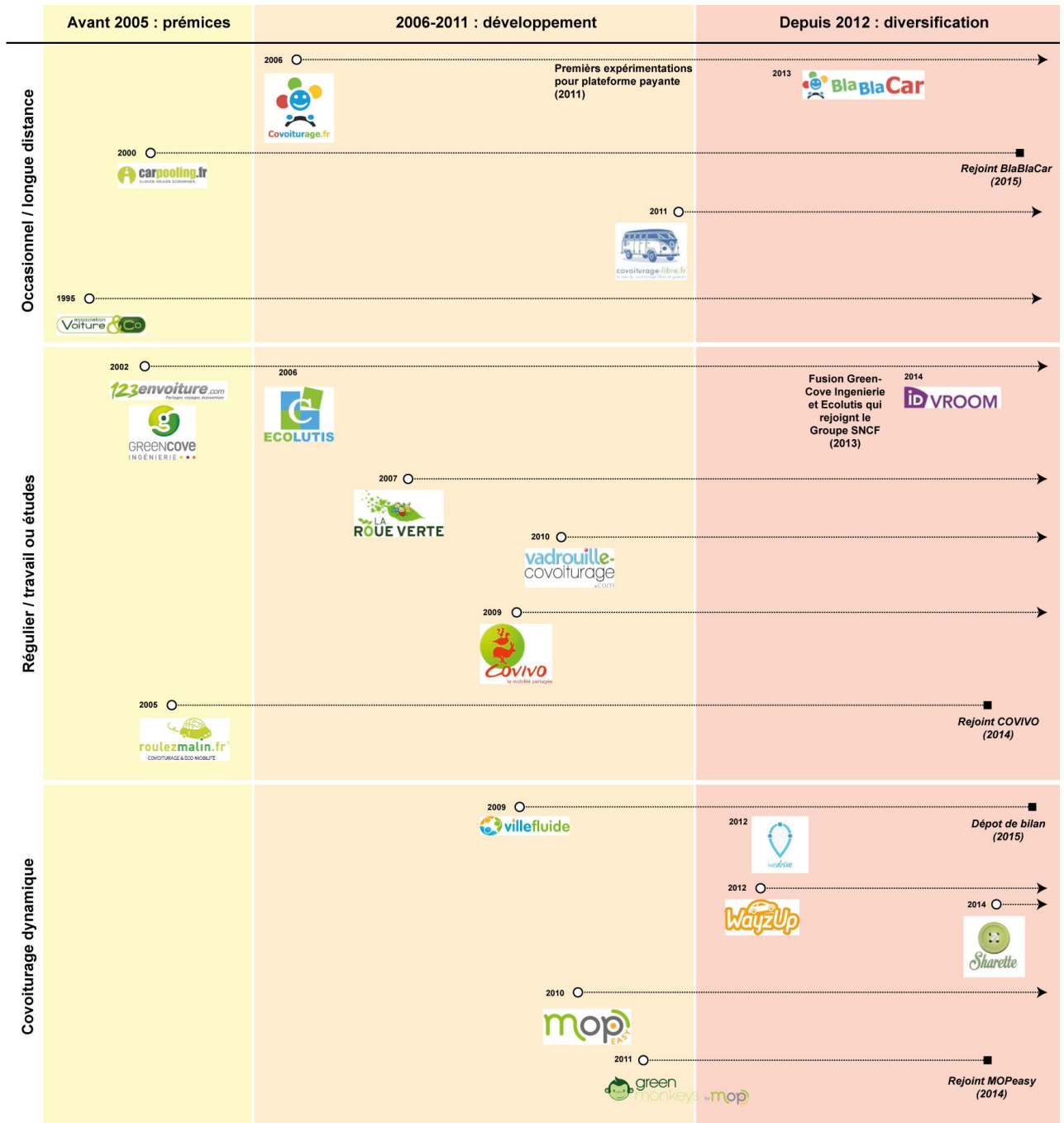


Figure 3 : Panorama des principaux acteurs du covoiturage (1995-2015)

3.2.2. Une diffusion des usages du covoiturage

À l'exception des usagers du covoiturage dynamique, les acteurs du covoiturage interrogés font l'hypothèse d'une diffusion des usages du covoiturage dans l'ensemble des classes d'âge.

En revanche, les usagers du covoiturage via les entreprises semblent plus âgés que ceux pratiquant du covoiturage occasionnel avec des profils-types d'usagers de plus de 35 ans, car le covoiturage domicile-travail s'adresse surtout à des personnes qui ont un emploi relativement fixé. Mais les usagers tendent à rajeunir tout comme les usagers du covoiturage longue distance tendent à vieillir.

Pour les usages des applications, le public-cible est les mobinautes de 18-35 ans qui pratiquent le covoiturage pour d'autres trajets, notamment occasionnel pour les loisirs. Les mobinautes sont déjà

habitué à utiliser les applications et à payer via leurs smartphones. Si les âges sont assez dispersés, le profil est surtout celui du technophile aisé avec une sensibilité écologique.

3.2.3. Une mise en avant des impacts économiques

Le principal argument est économique dans la mesure où il s'agit de l'argument qui touche un large public. Le covoiturage a un véritable impact économique pour les passagers et pour les conducteurs avec des économies annuelles estimées entre 500 et 2 000 euros. Les économies réalisées sont un véritable déterminant du passage à l'acte pour covoiturer. Dans la mesure où cet argument est fort, les acteurs du covoiturage mettent surtout cette dimension en avant. En revanche, les économies réalisées sont plus difficiles à appréhender pour le covoiturage domicile-travail que pour le covoiturage longue distance, car les impacts pour les usagers sont moins immédiats.

Les autres arguments avancés auprès des usagers sont : les **gains temporels** d'usage de la voiture plutôt que la réalisation d'un trajet long en transport en commun ; (l'hypothétique) diminution des phénomènes de **congestion** ; la **réduction du stress** lié à la potentielle diminution des phénomènes de congestion et à la recherche de places de stationnement pour les trajets domicile-travail ; la **convivialité** dans le sens où le covoiturage permet la rencontre et le partage d'un trajet entre des inconnus

Les arguments avancés **pour les entreprises** sont différents de celles proposées aux particuliers : auprès des entreprises, les aspects concernant les ressources humaines comme l'accessibilité, la fidélisation des employés à l'entreprise, les apports pour la politique RSE, notamment concernant la diminution de l'impact écologique de l'entreprise sont mis en avant par les acteurs.

Concernant les **éventuels impacts écologiques** du covoiturage, les acteurs sont nuancés. Pour l'instant, le covoiturage de courte distance ne réduit pas le nombre de véhicules. À terme, quand le covoiturage de courte distance sera ancré dans les usages, les conducteurs de voiture pourront se poser la question d'être exclusivement passager d'autres véhicules. Ce report pourrait alors réduire le nombre de véhicules en circulation. Mais pour cela, il faut atteindre une masse critique d'utilisateurs qui n'existent pas actuellement. Le grand public est sensible aux questions environnementales. La Roue Verte a notamment communiqué sur les pics de pollution, et a incité à faire du covoiturage au cours de ces épisodes de pollution. Lorsque les acteurs du covoiturage sont en lien direct avec les entreprises et les collectivités, la dimension écologique est importante à valoriser dans les politiques RSE : dans ce cas, des indicateurs de ce type sont transmis aux entreprises (gains en CO₂ par exemple).

3.3. Enseignements des entretiens pour la réalisation du questionnaire

La réalisation des entretiens auprès des acteurs du covoiturage nous a permis d'identifier des hypothèses qui seront validées ou infirmées au cours de l'enquête quantitative.

L'encadré ci-dessous reprend les principales recommandations :

Pratique du covoiturage :

- Distinguer le covoiturage domicile-travail du covoiturage pour les loisirs et comprendre les liens entre les deux
- Identifier des profils-types selon les pratiques

Impacts du covoiturage :

- Estimer les gains économiques pour les usagers du covoiturage
- Questionner les liens sociaux induits par le covoiturage
- Estimer les gains environnementaux

4. Réalisation de *focus group* auprès d'usagers

4.1. Objectifs et méthode

Parallèlement aux entretiens avec les acteurs et à la revue de la littérature scientifique et technique, un *focus group* avec des usagers du covoiturage a été mené afin :

- de préciser les enjeux des usages du covoiturage,
- de déterminer les perceptions et représentations,
- de comprendre les motivations et les freins à la pratique du covoiturage.

Outre une première analyse qualitative des usagers, des usages et des impacts du covoiturage, ce *focus group* a servi directement la construction du questionnaire.

Le *focus group* a été réalisé le 29 janvier 2015 en soirée. Il a compté 9 participants – tous franciliens – qui ont échangé durant un peu plus de deux heures sur le thème du covoiturage et plus largement sur l'économie du partage. Cette durée de l'échange a permis qu'une véritable dynamique collective émerge sans tomber dans la redondance ni que l'attention des participants ne décline. Les échanges ont été animés par deux personnes.

Concernant sa composition, le groupe était composé **d'usagers exclusifs du covoiturage occasionnel de longue distance, ainsi que des usagers utilisant à la fois le covoiturage pendulaire et le covoiturage occasionnel**. De même, le groupe mixait à la fois des **conducteurs** et des **passagers**. En raison de la confrontation d'intérêts divergents, la mixité a permis aux participants de se projeter dans des réalités et des usages qui ne sont pas les leurs.

		Âge	Type de covoiturage	Statut du covoitreur
1	Benjamin	29	Loisirs	Conducteur et Passager
2	Cynthia	50	Loisirs	Passager
3	Said	25	Quotidien et Loisirs	Passager
4	Jessica	24	Quotidien et Loisirs	Conducteur
5	Sophie	34	Loisirs	Passager
6	Florica	21	Professionnel et Loisirs	Passager
7	Julia	26	Loisirs	Passager
8	Victor	25	Loisirs	Conducteur et Passager
9	Emma	30	Loisirs	Conducteur

Figure 4 : Tableau récapitulatif des participants au *focus group*

Concrètement, les participants ont été invités, dans un premier temps, à se présenter en détaillant leurs pratiques de covoiturage. Ils ont ensuite été invités à **réagir sur différents thèmes**, suivant une logique d'entonnoir, du général au particulier (définition du covoiturage, formes spécifiques du covoiturage, freins et leviers à ces différentes pratiques) avant de remonter en généralités (appréhension des enjeux environnementaux et des pratiques de consommation collaborative). Ces choix méthodologiques facilitent la **montée en réflexivité** des participants recherchée dans la réalisation de *focus group*.

4.2. Résultats

Dans l'ensemble, les personnes interviewées à l'occasion du *focus group* étaient des utilisateurs réguliers du service Blablacar, pour des déplacements de longue distance. Seuls quelques participants pratiquaient d'autres formes de covoiturage. Ce constat offre un premier prisme de lecture des résultats présentés ci-après. En effet, le service Blablacar constituait le référentiel commun de la notion de covoiturage. Les expériences de certains participants, sur d'autres formes de covoiturage ou via d'autres services, ont cependant permis la prise de recul progressive du groupe sur leurs pratiques de covoiturage.

4.2.1. Le covoiturage, un choix économique en faveur d'un nouveau mode de déplacement associé à la convivialité

Appréhension de la notion de covoiturage

Interrogés sur les mots qu'ils associaient spontanément au covoiturage, le groupe a proposé 36 mots différents, que l'on peut regrouper en des registres sémantiques proches. L'analyse porte à la fois sur la description de ces registres, mais aussi sur le degré de spontanéité des réponses.

Les premiers mots associés aux covoiturations étaient des mots connotés **positivement**. Il a fallu attendre qu'une vingtaine de réponses soit donnée pour entendre les mots « risque », « danger » et « lapin ». Les mots connotés négativement restent cependant fortement minoritaires : ce mode de déplacement est valorisé par ces usagers, ces derniers demeurant généralement en position de choix et ne sont pas « captifs » du covoiturage.

La notion de covoiturage a spontanément été associée – de manière positive – à deux registres principaux : celui de **l'économie financière** et celui de **la convivialité**. D'autres termes ont ensuite été évoqués, relevant des modalités d'utilisation : « pratique », « flexibilité », « simplicité », « numérique ». La dimension environnementale est relativement absente dans les représentations des participants. Une seule occurrence (« écologique ») peut être associée à ce registre.

Enfin, les termes « business », « modèle économique », « rentre dans les mœurs », « belle idée », « belle réussite », « concurrence SNCF » proposés en fin d'exercice donnent à voir une appréhension ambiguë de l'évolution du service Blablacar. En effet, la réussite de ce service est perçue positivement par les covoitureurs, car elle est synonyme d'essor du covoiturage. Cependant, un regard critique est porté sur la réussite économique de l'entreprise, traduisant certaines inquiétudes quant à l'évolution des relations entre covoitureurs et du coût du service. Ce dernier point est notamment lié aux changements stratégiques de l'entreprise sur les modalités de tarification, sur lequel les échanges n'ont pas manqué de revenir.

Avantages et inconvénients du covoiturage

Dans un second temps, la discussion a porté sur les avantages et les inconvénients associés à ce mode de déplacement que constitue le covoiturage. Les participants ont ensuite eu la possibilité d'exposer plus finement ces avantages et inconvénients, en les inscrivant eux-mêmes sur le tableau commun. Concernant les avantages, les principaux registres précédemment évoqués se retrouvent, dans les mêmes proportions : convivialité, économie, flexibilité, écologie, confort.

Cet exercice a permis de mieux développer les inconvénients du covoiturage. Beaucoup de registres sont symétriques aux avantages (Convivialité : mauvaise entente avec le covoiturage, voire danger lié à des personnes mal intentionnées ; Economie : mauvaise appréhension des commissions perçues par le site Blablacar et par les personnes profitant de ces services pour en faire une pratique professionnelle ; Flexibilité : retard, non-ponctualité, risque de changement d'avis du conducteur ou du passager ; Confort : absence de libre disposition de son temps, pour de la lecture ou pour dormir, par exemple). Un nouveau registre apparaît cependant dans le champ des inconvénients : le registre sécuritaire (accident de la route, etc.).

Enfin, les participants ont été invités à définir les deux registres les plus déterminants (au sujet des avantages et des inconvénients) dans leur choix de recourir ou non au covoiturage. Pour l'ensemble des covoitureurs, **la dimension économique est déterminante dans le recours au covoiturage**. L'économie réalisée dans le cadre du covoiturage est toujours un levier, mais n'est jamais un frein, même si certaines pratiques peuvent être perçues comme abusives. La convivialité caractéristique de ce mode reste un élément apprécié et recherché. Mais son risque d'absence peut constituer pour la pérennisation de ces pratiques. Les risques temporels (retards, etc.) peuvent également constituer un frein, notamment dans certains contextes particuliers (agendas contraints, temps à destination trop court, etc.).

Perception des autres formes de covoiturage

Si la discussion, en raison de la composition du groupe de participants a essentiellement porté sur le covoiturage de longue distance, pour loisirs et vacances, au moyen du service Blablacar, l'expérience de

certain participants en dehors de ce référentiel commun au groupe a permis d'orienter la réflexion sur des pratiques spécifiques.

Le covoiturage au quotidien (courte distance)

Le sujet du covoiturage au quotidien, notamment domicile-travail, n'a que faiblement été développé par les participants durant le focus group. Il ne l'a été qu'en réaction aux expériences présentées par certains covoitureurs. **Pour les personnes non-motorisées** et habituellement passagères lors de covoiturage de courte distance, **l'intérêt apparaît faible en comparaison aux transports en commun** qu'ils empruntent quotidiennement. De même, **les personnes motorisées** présentes au *focus group* n'utilisaient que peu leur voiture au quotidien : l'intérêt du covoiturage pour ce type de déplacements leur apparaissait d'autant plus réduit. Se dégage des échanges l'idée que la **trop faible rentabilité économique** du fait de la courte distance, et le **poids des contraintes organisationnelles** (prise de rendez-vous, ponctualité) constituent un **frein au recours au covoiturage au quotidien**. Seule une personne handicapée (Said) a quotidiennement recours au covoiturage sur courte distance, et plus précisément au **covoiturage dynamique**. Ce type de covoiturage lui permet des gains de temps considérables par rapport aux transports en commun, et des gains économiques non négligeables par rapport aux taxis. Son témoignage a été l'occasion de présenter ces différents services, non ou peu connus des autres participants. En effet, pour répondre à ses besoins de mobilité, cette personne compare pour chacun de ses déplacements les solutions proposées par différents services, avant de se rabattre sur les transports en commun ou, à défaut, les taxis. Beaucoup de services n'ont pas été perçus comme du « *vrai covoiturage* » par les autres participants : en cause, le fait que pour beaucoup de services le conducteur ne réalisait le trajet qu'à la demande du passager. Ce jugement partagé fait écho aux critiques adressées aux pratiques quasi-professionnelles de certains conducteurs inscrits sur le service Blablacar. Ce résultat confirme **l'importance de la convivialité non pas dans le processus de choix modal, mais dans la définition même du covoiturage en tant que mode de déplacement spécifique**.

Le covoiturage informel (longue distance)

Certains participants pratiquent le covoiturage informel, soit organisent un covoiturage en dehors des plateformes dédiées. Bien entendu, ce type de covoiturage apparaît comme une évidence pour la seule personne du groupe réalisant des trajets domicile-travail avec ses collègues. Cependant, pour les quelques participants y ayant eu recours pour des trajets de longue distance, **cette pratique n'apparaît pas comme automatique, mais relève plutôt de l'opportunité**. Quatre exemples ont été développés. Pour Victor, conducteur, cela a pu être évoqué lors de covoiturage avec les personnes rencontrées, mais ne s'est jamais concrétisé, faute d'occasion. Pour Cynthia, qui fait régulièrement des trajets en Bretagne depuis Paris, le covoiturage informel se réduit aux covoiturations avec « *des amis de [ses] amis* », option qu'elle préfère, notamment au regard de la dimension sécuritaire. Said quant à lui échange systématiquement son numéro de téléphone et sollicite les covoitureurs les plus réguliers sur un trajet lorsqu'il envisage de voyager à longue distance, avant de se rabattre sur le site de Blablacar. C'est un moyen pour lui d'économiser de l'argent. Enfin, il arrive à Emma de covoiturer de manière informelle pour un trajet retour, quand le covoitreur a été rencontré pour le trajet aller via le site de Blablacar. Si elle ressent « *un bon feeling* », elle « *tente le coup* ». Elle considère cela comme une prise de risque qu'elle assume, à condition de se sentir en confiance. Les autres préfèrent l'intermédiation du site, même s'ils reconnaissent l'intérêt économique de ne pas payer « *la taxe (sic)* » de Blablacar, selon l'expression qui s'est imposé durant les échanges. Pour Florica, le site est rassurant, car il permet de « *voir les profils* » quand pour Sophie le covoiturage informel n'offre pas assez de garantie. **À travers la mise en débat du covoiturage informel, nous retrouvons les deux dimensions majeures du covoiturage en tension : la recherche d'économies financières et la relation de confiance entre covoitureurs**.

Le covoiturage est perçu comme un mode de déplacement à part entière et bien distinct de l'usage soliste de l'automobile, du recours aux taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur et des transports en commun. Sa caractéristique principale tient à la notion de convivialité, que l'on peut étendre à la relation de confiance entre covoitureurs lorsque l'on envisage les inconvénients et les risques liés au covoiturage. Pour autant, la recherche d'économies financières reste le principal déterminant du recours au covoiturage. Plus secondaire de prime abord, le registre de la flexibilité (qui recoupe à la fois les avantages pratiques et les risques temporels) apparaît plus crucial lorsque l'on analyse au cas par cas les choix de recours ou de non-recours au covoiturage.

4.2.2. Modalités de recours au covoiturage et impacts sur la mobilité

Le processus de choix modal, sur longue distance, est tout d'abord marqué par la temporalité. Une distinction a pu être opérée par une participante, dans laquelle tous se retrouvaient : **le choix de covoiturer ou non dépendra en grande partie de l'anticipation ou non du déplacement**. Pour des déplacements planifiés, les participants portent une plus grande attention sur l'offre ferroviaire, aux prix accessibles. À l'autre extrême, pour les déplacements improvisés, le recours au covoiturage sera plus fréquent, les prix n'évoluant pas en fonction de la proximité du départ sur les sites de covoiturage. Une autre dimension traditionnelle du choix modal est ressortie comme déterminante dans les échanges : **la durée du trajet**. En effet, pour certains déplacements, le covoiturage peut apparaître plus rapide que le train. C'est le cas lorsque, par exemple, un trajet en train implique des correspondances ou des détours, et s'éloigne ainsi des distances euclidiennes, ou quand l'origine ou la destination s'avère éloignée d'une gare. Ce sont ces deux raisons qui ont motivé Julia à avoir recours au covoiturage pour rentrer chez ses parents en Normandie lorsqu'elle était étudiante à Rennes : le covoiturage lui faisait gagner une heure de temps par trajet. À l'inverse, lorsque le covoiturage est en concurrence avec une liaison à grande vitesse, le covoiturage offre généralement un temps plus long de trajet. Ce surcoût temporel n'est acceptable qu'en contrepartie des économies financières, comme déjà évoqué, mais dépend également du **poinds du temps de déplacement dans la durée du séjour**. Ainsi, Victor, qui covoiture régulièrement entre Paris et Lyon, aura plus souvent tendance à rechercher à acquérir un billet de train lorsqu'il part pour un weekend que lorsqu'il part pour une semaine. Par ailleurs, il évoque également l'idée que le lieu précis de destination peut être décisif dans le choix de prendre sa voiture (et de l'ouvrir au covoiturage) ou de prendre le train. En effet, **les besoins de mobilité à destination** peuvent différer selon le lieu (et le « motif ») du déplacement. Un déplacement vers le centre-ville permet de s'affranchir de la voiture durant le séjour (et d'envisager le recours au train) tandis qu'un déplacement à destination des zones rurales et périurbaines peut encourager le conducteur à utiliser sa voiture. De même, pour les passagers ne rejoignant pas les centres-villes, mais des communes plus périphériques, la possibilité de « *se faire récupérer en voiture* » à l'arrivée peut être, dans le cas de Lydie, une condition, non pas seulement au covoiturage, mais au déplacement même. Le covoiturage peut cependant **permettre de se faire déposer au plus près de sa destination finale** quand celle-ci est excentrée, comme le rappellent Said et Emma. Cette dernière raconte même avoir reçu, en tant que conductrice, des montants supérieurs aux prix convenus remis en main propre après avoir fait des détours pour déposer ses passagers.

Pour les conducteurs, l'ouverture de la voiture au covoiturage semble s'ériger en réflexe pour tout déplacement de longue distance. Victor et Jessica affirment ainsi qu'ils ne prennent jamais la voiture s'ils se retrouvent seuls. Emma ne remet cependant pas en cause son choix de déplacement du moment qu'elle prend la voiture accompagnée par son conjoint : les frais étant au moins divisés par deux. Cependant, elle propose toujours ses trajets sur le site. Le processus du choix modal semble s'effectuer en deux temps pour les conducteurs : arbitrage entre voiture et train, puis arbitrage entre ouverture ou non de la voiture au covoiturage (choix généralement favorable au covoiturage d'après les covoitureurs conducteurs présents au *focus group*). Un troisième temps peut être celui de la remise en cause du choix initial en cas de défaut de covoitureurs (ou autres occupants). À l'inverse, le processus de choix semble plus simple pour les passagers : il s'agirait d'un arbitrage entre covoiturage et train. Cependant, cet arbitrage est nécessaire situé dans un contexte précis de déplacement et dépendant des différents paramètres évoqués jusqu'ici. Ceci réduit alors fortement la prédictibilité du choix de déplacement, même parmi les covoitureurs les plus expérimentés.

Interrogés sur comment ils perçoivent leurs habitudes de déplacements depuis qu'ils covoiturent, les réponses des participants ne sont pas totalement tranchées. Mais s'agissant de la longue distance, les passagers avouent, comme Cynthia, avoir « *plus facilement* » l'occasion de monter dans une voiture. Pour Victor, la réponse est plus catégorique : depuis qu'il dispose d'une voiture pour ses trajets entre Paris et Lyon (qu'il n'utilise pas au quotidien), il prend plus souvent la route. Emma estime en revanche que cela n'a pas changé ses pratiques de déplacement, et avance une explication quant à cette différence avec certains autres participants : étant originaire d'Île-de-France, elle n'a pas d'attache en province. Ces déplacements concernent exclusivement les départs en weekend et en vacances, et non pas la visite de la famille proche, pour lesquelles la réduction des frais de déplacement que permet le covoiturage pourrait favoriser la régularité. Le covoiturage, sur la longue distance, ne peut être que neutre du point de vue de l'usage de l'automobile, voire encourager l'usage à la hausse. Seul un cas théorique non rencontré à l'occasion du focus group pourrait impliquer une réduction de l'usage de l'automobile : il s'agirait de conducteur optant pour un covoiturage en tant que passager (si, par exemple, il ne parvient pas à remplir sa voiture).

C'est ce dernier cas théorique qui, d'ailleurs, a pu être identifié par les participants comme une source d'économie d'énergie et de réduction de la pollution. En effet, **le débat n'a pas non plus abouti à des avis**

particulièrement tranchés quant aux gains environnementaux potentiellement liés à leurs pratiques de covoiturage. Les participants semblaient avoir conscience des difficultés méthodologiques que représenterait un tel calcul en nuancant fortement les a priori positifs et négatifs (en considérant, pour résumer, que l'impact des trains sur l'environnement n'est pas nul, mais que la capacité des trains est bien supérieure). Le seul accord du groupe portait sur ce cas théorique, proposé par Sophie, **où deux conducteurs voyageraient dans une même voiture plutôt que deux isolément** (et ce, d'autant plus s'il s'agit d'une pratique quotidienne, d'après Victor). Seul ce cas offrirait des gains incontestables en matière d'économies d'énergie et de réduction des émissions de polluants selon les participants. **Or ces derniers, dans l'ensemble, ne s'identifient pas à ce cas dans leurs expériences les plus fréquentes de covoiturage.**

4.2.3. Consommation collaborative

La fin de la discussion a été l'occasion d'explorer d'autres pratiques relevant de l'économie collaborative. Premier constat, **l'expression était inconnue d'une grande partie des participants.** Le recours aux exemples (Zilok, Air Bnb, Tous Cuisto, etc.), dont la majorité a été fournie par deux participants (Victor et Said) a néanmoins permis l'instauration d'un échange sur le sujet. Interrogés précisément sur ce thème, les participants, y compris ceux ayant déjà eu recours à ce type de services, ont eu **du mal à se prononcer sur l'existence et l'éventuel sens de relations causales entre leurs pratiques de covoiturage et de consommations collaboratives.** Les participants concernés n'ont pu dépasser le constat partagé résumé par Said : « *c'est dans l'air du temps* ». Les autres participants se sont montrés intéressés par ce type de pratiques : « *Pourquoi pas essayer ?* » (Florica). Le regard porté sur le covoiturage et les consommations collaboratives par les participants semble le même : soit le constat d'une évolution d'une pratique anciennement jugé « *ringard[e]* » (Said) ou « *radin[e]* » (Emma) et désormais perçue comme « *malin[e]* » (Emma).

Au bout d'un certain temps de discussion, la nature des liens entre les différentes formes de consommation collaborative (covoiturage et autres) ont pu être précisée. S'il y a effet d'encouragement entre ces différentes formes, cela tiendrait à un certain **apprentissage de la « confiance »** que ces pratiques permettent (Julia). La découverte du covoiturage a ainsi permis à Emma de se rendre compte que les covoitureurs étaient « *des gens normaux, comme nous* ». **La confiance naît alors de la possibilité de s'identifier à l'autre.**

La fin de la discussion a été animée par un débat sur les pratiques collaboratives au regard de la notion de solidarité. Le point de départ fut le récit de l'expérience d'un participant (Benjamin) inscrit sur la plateforme « Le 115 du particulier ». Il s'agit d'une plateforme sur laquelle est proposé aux inscrits d'héberger (ou de prêter sa salle de bain, sa machine à laver, etc.) **gratuitement** des personnes démunies. Ce récit a permis de souligner le poids de l'avantage financier comme moteur de l'économie collaborative. Ce système d'entraide a été jugé comme de la « *vraie solidarité* » par Cynthia, et par l'ensemble du groupe. Emma estime alors que notre société est passée d'une « *solidarité territoriale* » (entre voisins, etc.) à une « *solidarité numérique* » rentrant dans le cadre de l'économie collaborative, mais que la nécessité des transactions monétaires questionne la notion même de solidarité. Said souligne cependant que **l'économie collaborative permet une réduction des prix** de différents services, tout en les rendant accessibles à ceux qui en ont le plus besoin, et qu'en cela, on peut toujours parler de solidarité.

Au vu de ces échanges, nous sommes amenés à penser que **l'économie collaborative**, dont fait partie **le covoiturage**, fonctionne sur un **système sous tension** entre, d'une part, la **recherche d'économie** et l'efficacité permise par l'Internet et, d'autre part, la **nécessaire confiance** entre les membres du service. Si l'économie collaborative se distingue de la notion traditionnelle de solidarité, elle entretient tout de même des liens avec celle-ci. Nous pouvons émettre l'hypothèse que l'économie collaborative invente une nouvelle forme de solidarité reposant sur une plus forte horizontalité entre les membres, et où la réciprocité des gains apparaît comme une condition nécessaire à l'échange.

4.3. Enseignements du *focus group* pour la réalisation du questionnaire

La réalisation d'un *focus group* nous a permis à la fois de confirmer certains résultats issus de la littérature scientifique et de tester la compréhension de questions envisagées pour l'enquête quantitative :

Pratique du covoiturage :

- Distinguer le covoiturage régulier du covoiturage occasionnel, aussi bien sur courte distance que sur longue distance
- Opérer une distinction entre motivations du recours au covoiturage et caractéristiques du covoiturage en tant que mode de déplacement
- Prendre en compte le déplacement en covoiturage dans un schéma de déplacement
- Etudier l'appréhension du covoiturage par les usagers au regard des autres modes
- Prendre en compte la mobilité induite par le covoiturage

Pratique de consommation collaborative :

- Elargir l'analyse aux autres pratiques de consommations collaboratives dans le champ de la mobilité
- Estimer les bénéfices en termes de confiance en des inconnus
- Questionner les liens sociaux du covoiturage

5. Enquête auprès d'utilisateurs de BlaBlaCar

5.1. Objectifs et méthode

Les objectifs de cette enquête étaient de comprendre les pratiques du covoiturage des membres de la plateforme BlaBlaCar en identifiant les profils des usagers, en détaillant les usages du covoiturage et en estimant les impacts du développement de ce nouveau mode de transport sur la mobilité et les consommations d'énergies associées.

5.1.1. Méthodologie d'enquête et construction de l'échantillon

Cette enquête a été conçue par 6t-bureau de recherche et diffusée par courriel par différentes plateformes de covoiturage.

BlaBlaCar a massivement diffusé l'enquête en la relayant auprès de 30 000 membres actifs tirés de manière aléatoire. Deux diffusions ont été réalisées par mail le 4 mars et le 1 avril 2015. D'autres plateformes de covoiturage ont relayé l'enquête en ligne : La Roue Verte et Covoiturage Grand Lyon ont donné l'information dans leur newsletter au cours de la première quinzaine d'avril et IDVROOM a diffusé l'information par les réseaux sociaux (Twitter, Facebook). Les analyses des résultats de ces plateformes différentes seront réalisées en parallèle de l'analyse des réponses des usagers de BlaBlaCar.

Suite à la passation, la base de données obtenue a été nettoyée des profils présentant des réponses systématiques ou incohérentes. La base de données compte :

- 1 393 répondants de la plateforme BlaBlaCar
- 73 répondants de la plateforme LaRoueVerte
- 33 répondants de la plateforme Covoiturage Grand Lyon
- 7 répondants de la plateforme IDVROOM.

6t-bureau de recherche s'est ensuite chargé du traitement et de l'analyse des données. Compte tenu des effectifs, les analyses portent sur les répondants de la plateforme BlaBlaCar avec des comparaisons avec les autres services lorsque cela est pertinent.

La comparaison des données collectées avec les données de références fournies par BlaBlaCar a relevé que les hommes, les 18-24 ans et les personnes de 40 ans et plus avaient massivement répondu à l'enquête.

	Données de référence	Données échantillon non redressé
Hommes	54 %	69 %
Femmes	46 %	31 %
18-24 ans	23 %	34 %
25-29 ans	26 %	13 %
30-39 ans	26 %	13 %
40-54 ans	17 %	20 %
55 ans et plus	8 %	20 %

Tableau 3 : données de référence utilisées pour le redressement de l'échantillon

L'échantillon a été redressé selon l'âge et le sexe des répondants, d'après des données de références fournies par BlaBlaCar. Pour chacun des individus, un coefficient de pondération est calculé⁹. Les coefficients de pondération varient entre 0,22 et 3,36. La moyenne est de 1 et la médiane de 0,6 avec un écart-type de 0,82.

⁹ Le calcul du coefficient de pondération est le rapport du nombre de répondants par strate sur la taille de la population visée de la strate. Ce calcul des coefficients de pondération a été effectué de manière automatisée par le logiciel d'enquête « Le Sphinx iQ ».

Lors de cette récolte de données, une dernière question proposait aux répondants de donner leur accord pour être recontactés pour une courte enquête de suivi sur leurs pratiques de mobilité. A l'issue de la phase d'analyse quantitative, vingt entretiens ont ainsi été réalisés auprès de covoitureurs pour analyser plus finement leurs comportements et les processus de décision associés.

5.1.2. Lecture des tableaux et graphiques

Afin de faciliter la lecture des tableaux et graphiques présentés dans ce rapport, nous proposons l'interprétation du figuré suivant à titre d'exemple :

	Un homme		Une femme		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Conducteur loisir	66	78%	19	22%	84	100%
Passager loisir	415	49%	425	51%	840	100%
Les deux loisir	91	62%	56	38%	147	100%
Total	571	53%	500	47%	1071	

$p < .01$; $\chi^2 = 30$; ddl = 2 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

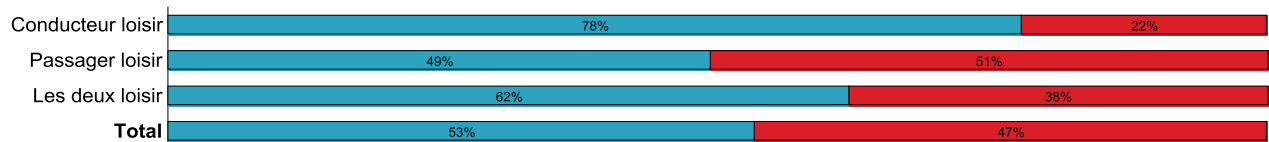


Figure 5 : aide à la lecture des tableaux et graphiques - exemple d'illustration

Ce tableau et ce graphique correspondent au croisement de deux variables : en lignes, une variable qui indique si généralement pour le covoiturage pour les loisirs, le covoitureur est passager ou conducteur (« Conducteur loisir », « Passager loisir », « Les deux loisir ») ; en colonnes, le sexe des répondants (« un homme », « une femme »).

Le tableau présente des effectifs. Parmi les 840 répondants étant généralement passagers lors de leurs trajets en covoiturage pour les loisirs, 415 sont des hommes et 425 sont des femmes. Le tableau et le graphique présentent des pourcentages. Parmi les 840 répondants généralement passagers lors de leurs trajets en covoiturage pour les loisirs, 49 % sont des hommes et 51 % sont des femmes.

Les chiffres surlignés en bleu indiquent les sous-populations significativement surreprésentées : ainsi, par rapport au reste des répondants, les femmes généralement passagères lors de leurs trajets en covoiturage pour les loisirs sont significativement surreprésentées. A l'inverse, les chiffres surlignés en rose indiquent les sous-populations significativement sous-représentées : ainsi, par rapport au reste des répondants, les hommes généralement passagers lors de leurs trajets en covoiturage pour les loisirs sont significativement sous-représentés.

Des tests statistiques permettent de vérifier la significativité des relations constatées lorsque l'on croise deux variables. Lorsqu'une relation entre deux variables est considérée comme significative, cela signifie que l'une des deux variables exerce une influence sur l'autre.

- Pour les croisements entre deux variables nominales (où l'on demande aux répondants de choisir une ou plusieurs des modalités de réponses proposées), le test utilisé est celui du « Khi 2 ».
- Pour les croisements entre une variable nominale et une variable numérique (où l'on demande aux répondants d'indiquer un chiffre ou un nombre), le test utilisé est le « Test de Fisher ».
- Pour les croisements entre deux variables numériques, le test utilisé est le calcul du coefficient de corrélation.

L'ensemble de ces tests est effectué automatiquement par le logiciel Le Sphinx utilisé pour ces analyses. Pour les croisements incluant des variables nominales, les éléments surreprésentés sont indiqués en bleu et les éléments sous-représentés en rose.

Le logiciel utilisé distingue quatre niveaux de significativité dans les relations analysées. Pour chaque type de test, les bornes entre ces niveaux sont explicitées dans le tableau ci-dessous.

Test de significativité	« Très significatif » (TS)	« Significatif » (S)	« Peu significatif » (PS)	« Non significatif » (NS)
Khi 2	$p < 0,01$	$0,01 \leq p < 0,05$	$0,05 \leq p < 0,15$	$0,15 \leq p$
Fischer	$p < 0,01$	$0,01 \leq p < 0,05$	$0,05 \leq p < 0,15$	$0,15 \leq p$
Coeff. corrélation	$r > 0,8$	$0,8 \geq r > 0,6$	$0,6 \geq r > 0,4$	$0,4 \geq r$

Tableau 4 : seuils adoptés pour les tests de significativité des croisements de variables

La mention « TS » en dessous du tableau utilisé en exemple indique que le test du Khi 2 est très significatif, au sens où l'on peut rejeter l'hypothèse que les deux variables croisées (le sexe et le type d'autopartage utilisé) sont indépendantes avec une probabilité d'au moins 99,9 %. Cette probabilité se calcule par l'opération $1 - p$ et la valeur p est strictement inférieure à 0,01 dans l'exemple utilisé. Cette valeur p est déterminée par recoupement entre le degré de liberté (« ddl ») et la valeur résultant du test du Khi 2 (« Khi2 »).

5.1.3. Glossaire des termes employés dans l'analyse des résultats

Conducteur : désigne les répondants ayant été conducteur lors de leur dernier déplacement en covoiturage.

Conducteur et/ou passager loisir : désigne les répondants ayant déclaré être généralement conducteur ou passager lors de leur trajet en covoiturage pour des motifs liés aux loisirs.

Conducteur loisir : désigne les répondants ayant déclaré être généralement conducteur lors de leur trajet en covoiturage pour des motifs liés aux loisirs.

Covoiturage : utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun (loi du 27 janvier 2014).

Covoiturage domicile-études : utilisation en commun d'une voiture par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun entre le domicile et le lieu d'études.

Covoiturage domicile-travail : utilisation en commun d'une voiture par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun entre le domicile et le lieu de travail.

Passager : désigne les répondants ayant été passager lors de leur dernier déplacement en covoiturage.

Passager loisir : désigne les répondants ayant déclaré être généralement passager lors de leur trajet en covoiturage pour des motifs liés aux loisirs.

Voiture particulière, voiture personnelle : désigne une voiture possédée par le répondant à l'enquête ou une personne de son foyer.

5.2. Résultats

L'enquête auprès de près de 1 400 membres de BlaBlaCar redressés à partir des données de référence fournies par BlaBlaCar a permis d'identifier le profil des usagers, de comprendre les usagers et d'estimer les impacts du covoiturage sur la mobilité et les consommations d'énergie.

5.2.1. Identifier les usagers : profils et mobilité des covoitureurs

Des covoitureurs jeunes, surtout chez les passagers

Le poids des passagers est plus important que le poids des conducteurs, surtout pour les répondants covoiturant pour des déplacements liés aux loisirs. Parmi les 1 076 répondants qui pratiquent uniquement le covoiturage pour des motifs liés aux loisirs, **78 % d'entre eux déclarent être passager** la plupart du temps, 8 % conducteur et 14 % à la fois conducteur et passager.

Parmi les usagers de BlaBlaCar, 47 % des répondants sont des femmes et 53 % des hommes après redressement. Dans la mesure où la répartition par genre de la population en France métropolitaine en est de 52 % de femmes contre 48 % d'hommes (RGP, INSEE, 2011), **les covoitureurs sont plutôt des hommes**. Comme l'état de la littérature l'a montré, d'importantes différenciations en termes de genre existent quant à la répartition des conducteurs et des passagers : **pour le covoiturage pour les loisirs, les hommes sont davantage conducteurs que les femmes** (78 % des conducteurs loisir sont des hommes, alors qu'ils ne représentent que 53 % des membres actifs).

	Un homme		Une femme		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Conducteur loisir	66	78%	19	22%	84	100%
Passager loisir	415	49%	425	51%	840	100%
Les deux loisir	91	62%	56	38%	147	100%
Total	571	53%	500	47%	1071	

$p < <1$; $\text{Khi}2 = 30$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

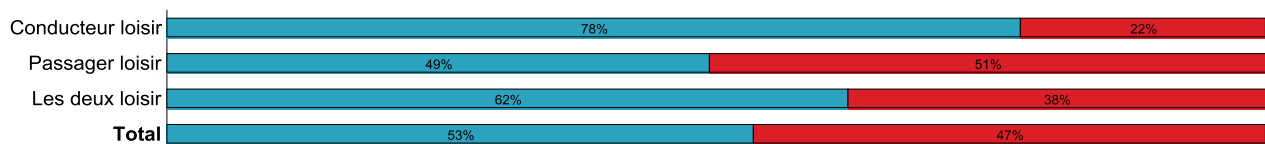


Figure 6 : Les covoitureurs et les conducteurs sont davantage des hommes

L'âge moyen est de 34 ans et l'âge médian de 30 ans. Ainsi, la moitié des répondants ont moins de 30 ans et près d'un quart a moins de 25 ans. **Les covoitureurs sont plutôt jeunes** puisque l'âge moyen en France est de 40 ans (RGP, INSEE, 2011). Les conducteurs sont en moyenne plus âgés que les passagers et que les personnes qui sont à la fois passagers et conducteurs (37 ans pour les premiers contre 35 ans pour les seconds) mais ces différences sont peu significatives.

Depuis 2009, les usages se sont répandus parmi la population avec un **vieillessement des usagers** : en 2009, 60 % des inscrits sur le site avaient moins de 30 ans (MAIF, 2009) contre 50 % en 2015 selon les résultats de la présente enquête.

Votre âge :

	Moyenne	Ecart-type	Part	Médiane	Effectif
Conducteur loisir	37	14	9%	32	84
Passager loisir	34	13	78%	30	840
Les deux loisir	35	11	14%	31	147
Total	34	13	100%	30	1071

p = 8% ; F = 3 (PS)

La relation est peu significative.

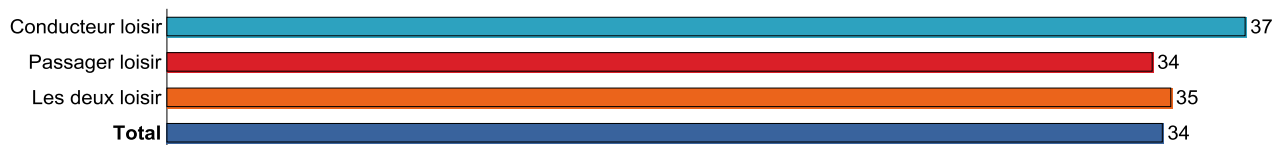


Figure 7 : Des conducteurs plus âgés que les passagers

Les covoitureurs sont plutôt des **personnes vivant seules** : 44 % vivent seuls contre 34 % à l'échelle nationale (RGP, INSEE, 2011). **Peu ont des enfants** puisque 16 % des répondants sont seuls ou en couple avec des enfants contre 36 % des ménages français (RGP, INSEE, 2011). Les couples avec ou sans enfants sont plus souvent conducteurs que les personnes seules, avec ou sans enfants.

	Conducuteur loisir		Passager loisir		Les deux loisir		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
seul(e)	29	6%	381	81%	60	13%	470	100%
seul(e) avec enfant(s)	3	6%	43	77%	9	17%	55	100%
en couple	27	12%	161	72%	36	16%	224	100%
en couple avec enfant(s)	23	19%	77	65%	19	16%	118	100%
en colocation	0	0,3%	139	88%	18	12%	158	100%
Total	83	8%	801	78%	142	14%	1026	

p = <1 ; Khi2 = 45 ; ddl = 8 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

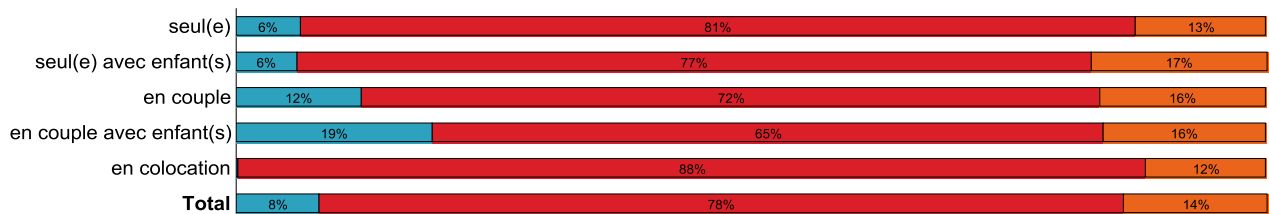


Figure 8 : Des conducteurs qui sont plutôt en couple

Si la part des étudiants qui covoiturent est importante, plus de la moitié des covoitureurs sont des actifs. 53 % sont actifs à temps plein (44 %) ou à temps partiel (9 %). En France métropolitaine, les actifs occupés représentent 64 % de la population en 2011. 26 % des répondants sont étudiants ou en formation, alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population (RGP, INSEE, 2011). Ces résultats montrent que les covoitureurs ne sont pas majoritairement des étudiants mais des actifs.

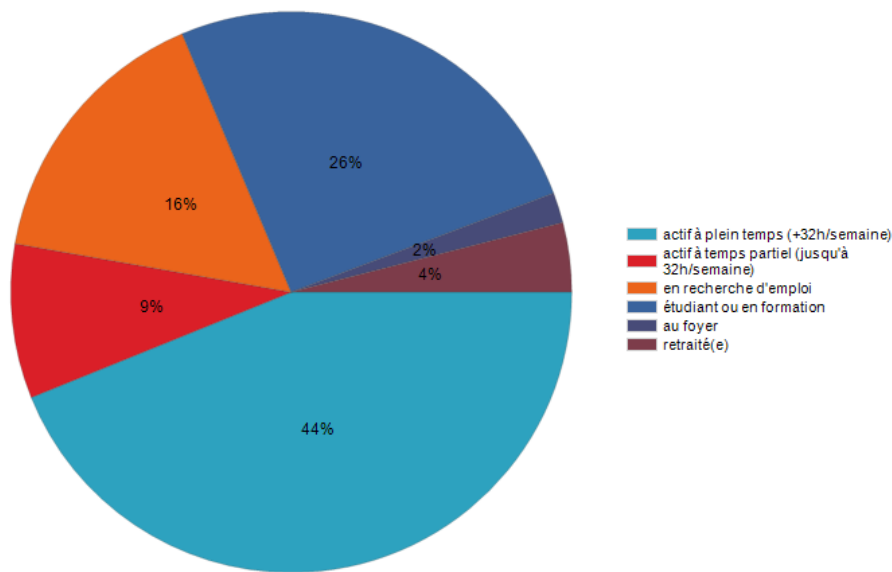


Figure 9 : Une majorité d'actifs parmi les covoitureurs (1 385 répondants redressés)

Les actifs à temps plein sont plus souvent conducteurs que la moyenne (12 % contre 8 % en moyenne) et les personnes en recherche d'emploi et les étudiants sont plus souvent passagers (respectivement 89 % et 86 % contre 78 % en moyenne).

	Conducteur loisir		Passager loisir		Les deux loisir		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
actif à plein temps (+32h/semaine)	56	12%	343	70%	87	18%	487	100%
actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	4	4%	85	79%	19	17%	108	100%
en recherche d'emploi	6	3%	165	89%	14	8%	185	100%
étudiant ou en formation	10	5%	188	86%	20	9%	218	100%
au foyer	0	0%	19	91%	2	9%	20	100%
retraité(e)	8	14%	41	77%	5	9%	53	100%
Total	84	8%	840	78%	147	14%	1071	

$p < <1$; $\text{Khi}^2 = 48$; $\text{ddl} = 10$ (TS)

La relation est très significative.
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

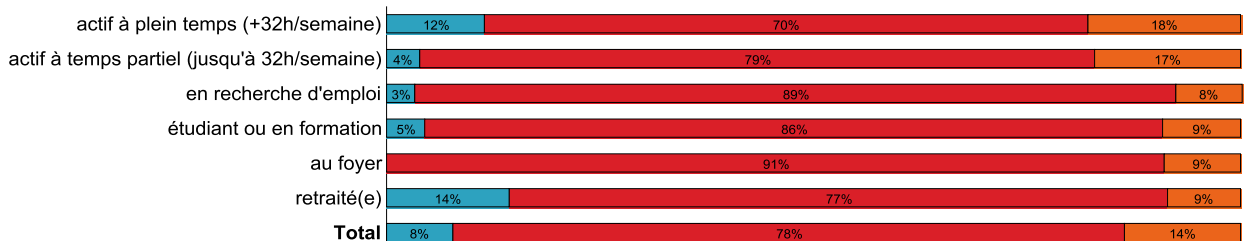


Figure 10 : Des conducteurs plutôt actifs (1 071 répondants redressés)

Parmi les actifs, **les employés et les cadres sont surreprésentés** : 39 % des répondants occupent un poste d'employé, contre 28 % des actifs en France (RGP, INSEE, 2011). Les cadres représentent 27 % des actifs de l'enquête contre 17 % des actifs en France (RGP, INSEE, 2011). Au contraire, les ouvriers sont sous-représentés puisque 6 % des répondants occupent un poste d'ouvrier, contre 22 % des actifs en France (RGP, INSEE, 2011). Il n'y a pas de différence significative de profils socio-professionnels entre les conducteurs loisir, les passagers loisir et les personnes qui sont à la fois conducteur et passager.

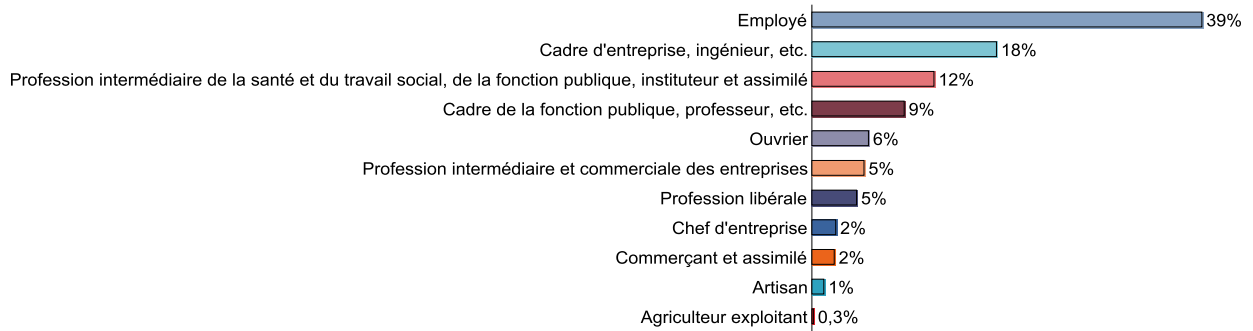


Figure 11 : Les employés et les cadres sont fortement représentés

Les covoitureurs sont plutôt **diplômés** puisque 47 % d'entre eux sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur de 2^{ème} cycle (licence, maîtrise, master) contre 13 % des Français (RGP, INSEE, 2011).

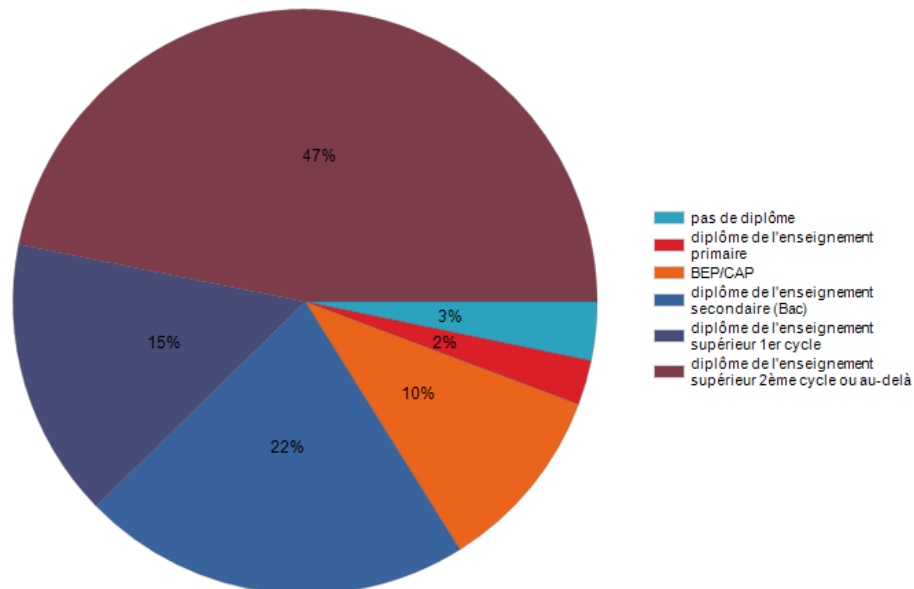


Figure 12 : Près de la moitié des covoitureurs sont très diplômés (1 385 répondants redressés)

Les passagers sont moins souvent titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur de 2^{ème} cycle, mais dans la mesure où les passagers sont étudiants, ils peuvent être en train d'obtenir ce type de diplôme.

	Conducteur loisir		Passager loisir		Les deux loisir		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
pas de diplôme	2	5%	39	92%	1	3%	43	100%
diplôme de l'enseignement primaire	4	12%	25	81%	2	7%	31	100%
BEP/CAP	8	6%	100	79%	18	15%	126	100%
diplôme de l'enseignement secondaire (Bac)	11	5%	172	84%	22	11%	205	100%
diplôme de l'enseignement supérieur 1er cycle	21	14%	121	76%	16	10%	158	100%
diplôme de l'enseignement supérieur 2ème cycle ou au-delà	38	8%	384	75%	86	17%	509	100%
Total	84	8%	840	78%	147	14%	1071	

$p < .01$; $\text{Khi}^2 = 23$; $\text{ddl} = 10$ (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

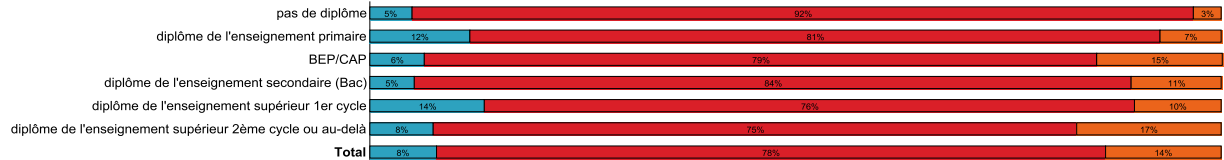


Figure 13 : Une forte part de covoitureurs très diplômés (1 071 répondants redressés)

La majorité des covoitureurs habitent en milieu urbain¹⁰ : 38 % des personnes enquêtées habitent dans une aire urbaine de plus de 200 000 habitants, 7 % à Paris et 3 % à Lyon. La répartition des covoitureurs semble suivre la répartition démographique : l'Île-de-France compte 17 % des covoitureurs et représente 18 % du poids démographique total en France (INSEE, RGP, 2013). 16 % des covoitureurs habitent dans des communes rurales comptant moins de 2 000 habitants, alors que la population des communes rurales est de 22 % en France (INSEE, RGP, 2013). Le covoiturage permet à des habitants de communes peu desservies par les transports en commun de se déplacer avec un mode de transport alternatif à la voiture particulière autosoliste.

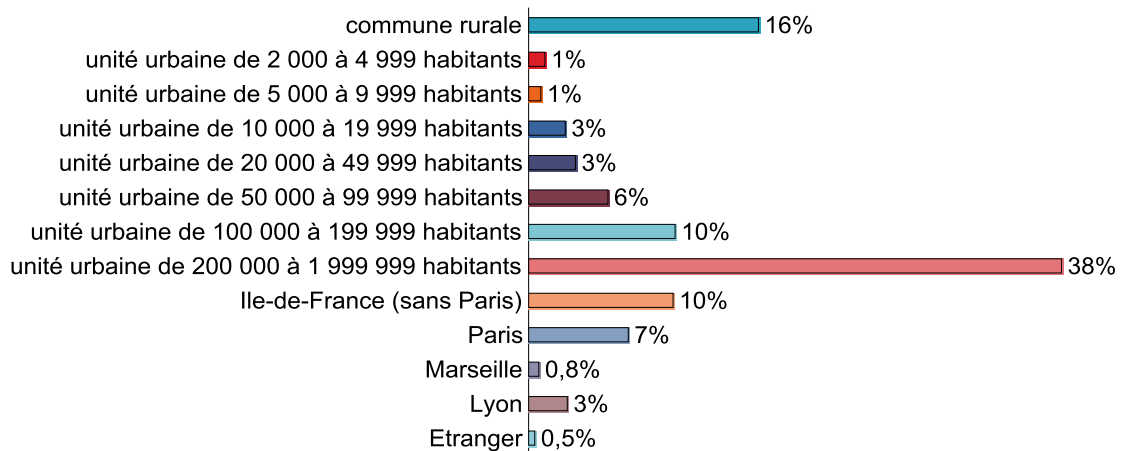


Figure 14 : La majorité des covoitureurs habitent dans de grandes villes

Les passagers habitent davantage dans des villes de taille importante que les conducteurs : à Paris, Lyon et Marseille, plus de 90 % des répondants sont des passagers. Si les passagers loisir habitent moins fréquemment dans les communes rurales, ils représentent malgré tout 72 % des répondants habitant ce type de communes. Le covoiturage ne permet donc pas seulement aux habitants de communes rurales de partager leur véhicule, mais leur permet également de se déplacer en tant que passagers.

¹⁰ Le type de commune de résidence a été recodé à l'aide d'un fichier de l'INSEE faisant le lien entre le code postal et le type de commune.

	Conducteur loisir		Passager loisir		Les deux loisir		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
commune rurale	11	7%	113	72%	33	21%	157	100%
aire urbaine de 2 000 à 9 999 habitants	4	17%	15	74%	2	9%	21	100%
aire urbaine de 10 000 à 99 999 habitants	13	12%	76	73%	15	14%	104	100%
aire urbaine de 100 000 habitants et plus	46	9%	400	77%	71	14%	518	100%
Ile-de-France (sans Paris)	7	5%	110	83%	16	12%	133	100%
Paris	3	4%	83	90%	6	6%	92	100%
Marseille	0	0%	8	100%	0	0%	8	100%
Lyon	0	0%	32	100%	0	0%	32	100%
Etranger	0	0%	3	86%	0	14%	4	100%
Total	84	8%	840	79%	143	13%	1068	

p = <1 ; Khi2 = 35 ; ddl = 16 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées. Les éléments sur (sous) représentés sont colorés.

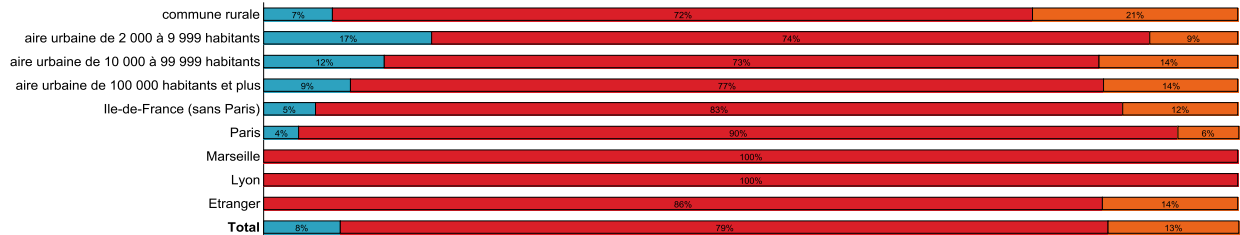


Figure 15 : Les passagers loisir sur-représentés à Paris et Lyon

Près d'un quart des covoitureurs gagne moins de 900 EUROS par mois. Il s'agit principalement d'étudiants. Le covoitureur médian appartient à un ménage dont le revenu mensuel s'établit entre 900 et 1 500 EUR par mois alors qu'en France, le revenu médian disponible par ménage s'établit à 2 444 EUR par mois¹¹. Les covoitureurs semblent donc être moins aisés que la population française. La forte part d'étudiants parmi les covoitureurs fait diminuer la moyenne. Le covoitureur médian qui n'est pas étudiant appartient à un ménage dont le revenu mensuel s'établit entre 1 501 et 2 000 EUR par mois, ce qui est inférieur également au revenu médian français. **Le covoitureur est donc moins aisé que la moyenne française en termes de revenu disponible.** Les passagers sont moins aisés que les conducteurs : 92 % des répondants gagnant moins de 900 EUR par mois sont passagers.

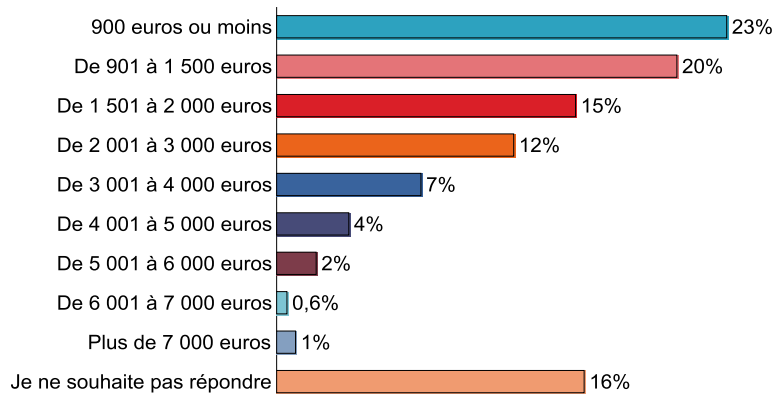


Figure 16 : Près d'un quart des covoitureurs gagnent moins de 900 EUR par mois

Les profils-types des passagers sont donc des étudiants d'une vingtaine d'années et ceux des conducteurs des actifs diplômés de moins de 40 ans dont les revenus sont inférieurs au revenu médian français qui cherchent probablement à amortir les coûts de leur déplacement.

¹¹ Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-CCMSA, enquête Revenus fiscaux et sociaux 2012

Une plus faible motorisation mais une forte mobilité

79 % des répondants possèdent le permis de conduire contre 86 % en France (ENTD, 2008). Il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes. En revanche, plus les répondants sont âgés, plus ils sont titulaires du permis de conduire : 68 % des 18-25 ans sont titulaires du permis contre 93 % des 55 ans et plus. Les plus jeunes étant plus souvent passagers lors de leur trajet en covoiturage, ils possèdent moins le permis de conduire. Les passagers du covoiturage pour les loisirs sont moins titulaires du permis de conduire que les conducteurs (74 % contre 100 %).

Possédez-vous le permis de conduire ?

	Oui	Non
De 18 à 25	219	101
De 25 à 30	310	66
De 30 à 40	266	83
De 40 à 55	216	34
55 et plus	91	7

$p = <0,1$; $\text{Khi2} = 45,5$; $\text{ddl} = 4$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

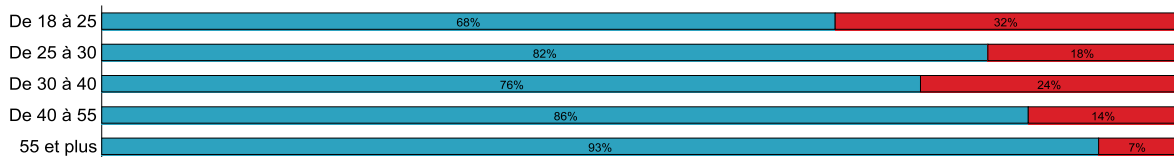


Figure 17 : Plus les covoitureurs sont âgés, plus ils possèdent le permis de conduire

La **motorisation des usagers du covoiturage est plus faible** que la moyenne nationale dans la mesure où les covoitureurs enquêtés sont pour la plupart des passagers non motorisés. Ainsi, 42 % de l'échantillon n'est pas motorisés contre 19 % des ménages français (RGP, INSEE, 2011). La multimotorisation est plus faible chez les covoitureurs que pour l'ensemble de la population nationale avec 17 % des ménages enquêtés qui possèdent deux voitures ou plus contre 34 % des ménages français (RGP, INSEE, 2011).

La motorisation des conducteurs pour un déplacement de loisirs est très supérieure à la motorisation des passagers et à la moyenne nationale : 55 % des conducteurs loisir possèdent une seule voiture (contre 36 % des passagers) et 45 % possèdent au moins deux véhicules (contre 12 % des passagers loisir). 52 % des passagers loisir ne sont pas motorisés.

	Aucune		1		2		3 ou plus		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Conducteur loisir	0	0%	47	55%	33	39%	5	6%	84	100%
Passager loisir	435	52%	300	36%	85	10%	21	2%	840	100%
Les deux loisir	16	11%	91	62%	33	22%	7	5%	147	100%
Total	451	42%	437	41%	150	14%	33	3%	1071	

$p = 0$; $\text{Khi2} = 171$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

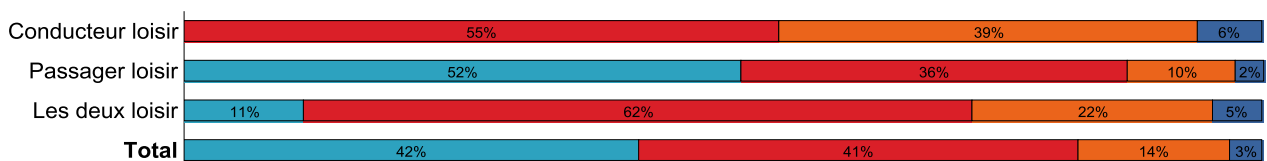


Figure 18 : Nombre de voiture(s) possédées dans le ménage des covoitureurs

La motorisation est fortement liée à l'âge, à l'activité et à la composition du ménage. Plus les covoitureurs sont jeunes, moins ils sont motorisés avec 49 % des 20-29 ans qui ne sont pas motorisés contre 16 % des 60 ans et plus qui ne sont pas motorisés. En lien avec l'âge, la motorisation est fortement liée à l'activité du répondant : 57 % des répondants étudiants ou en formation ne sont pas motorisés contre 32 % des actifs à temps plein. Les couples, qui plus est avec enfants, sont davantage motorisés que les personnes seules avec ou sans enfant. Ainsi seulement 9 % des covoitureurs en couple avec enfants ne sont pas motorisés contre 50 % des covoitureurs vivant seuls.

Les usages de l'**autopartage** sont très faibles. Parmi l'ensemble des répondants, 1,6 % sont abonnés à un service d'autopartage.

43 % des répondants sont abonnés à un réseau de transport collectif avec une **surreprésentation des passagers du covoiturage abonnés aux transports collectifs**. En lien avec un plus fort usage des transports en commun, les femmes sont plus abonnées que les hommes aux transports en commun (48 % contre 39 %) et les moins de 25 ans sont plus abonnées que les plus de 39 ans. Parmi les trajets en covoiturage réalisés pour les loisirs, 47 % des passagers sont abonnés à un système de transport en commun contre 24 % des conducteurs. Parmi l'ensemble des répondants, 9 % sont abonnés à un service de vélo en libre-service.

Comme les résultats du *focus group* l'ont montré, **le covoiturage ne semble pas particulièrement favoriser les pratiques collaboratives** (achat de billets de train d'occasion). En effet, **les pratiques collaboratives des covoitureurs semblent plutôt faibles** : 79 % n'ont jamais acheté de billets de train d'occasion et 94 % n'ont jamais loué de véhicules à d'autres particuliers. En l'absence de chiffres précis sur les pratiques, il est cependant difficile de conclure sur la plus ou moins forte diffusion de ces pratiques.

Les modes de transports quotidiennement utilisés sont la marche, les transports collectifs urbains et la voiture personnelles en tant que conducteur. Si les conducteurs ont tendance à utiliser quotidiennement la voiture particulière, les passagers se déplacent avec les transports en commun urbain au quotidien.

A titre de comparaison, l'analyse des fréquences d'usage des habitants d'une agglomération française permet de situer les pratiques modales des covoitureurs par rapport aux pratiques d'urbains. Dans l'agglomération de Grenoble¹², 35 % des habitants se déplacent tous les jours ou presque en tant que conducteur de voiture particulière (contre 33 % pour les covoitureurs), 10 % en tant que passager (contre 6 % pour les covoitureurs), 23 % par les transports en commun (contre 38 % pour les covoitureurs) et 8 % à vélo (contre 12 % chez les covoitureurs). Ainsi, les covoitureurs semblent utiliser davantage les transports en commun et le vélo de manière quotidienne que les habitants des grandes agglomérations françaises.

Fréquence des modes de transports

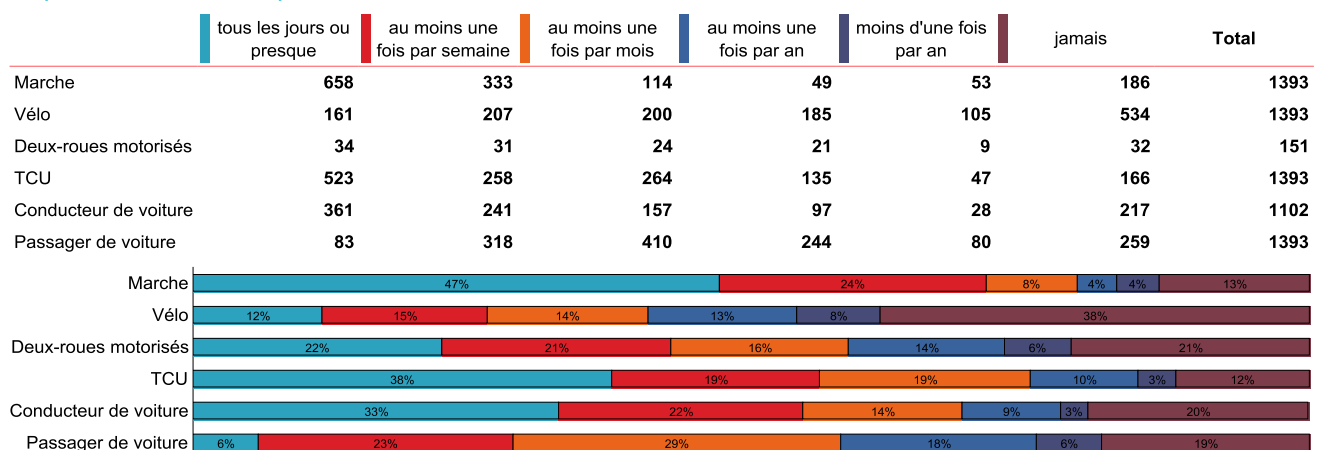


Figure 19 : Fréquence d'usages des modes de transport

¹² http://obsy.aurg.org/files/emd-grenobleagglo-bd_0.pdf consulté le 6 juillet 2015

En moyenne, **le nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière possédée déclaré** par les conducteurs est de plus de 16 000 kilomètres par an. En 2008, un véhicule particulier parcourt en moyenne près de 14 000 kilomètres par an (ENTD, 2008). Les conducteurs ont donc une mobilité en voiture légèrement supérieure à la moyenne française.

	Moyenne	Ecart-type	Médiane	Effectif
Conducteur loisir	16 074	10 223	15 000	84
Passager loisir	4 742	9 919	104	840
Les deux loisir	11 779	15 167	6 000	147
Total	6 598	11 404	1 000	1071

$p = <1\%$; $F = 62$ (TS)

La relation est très significative.

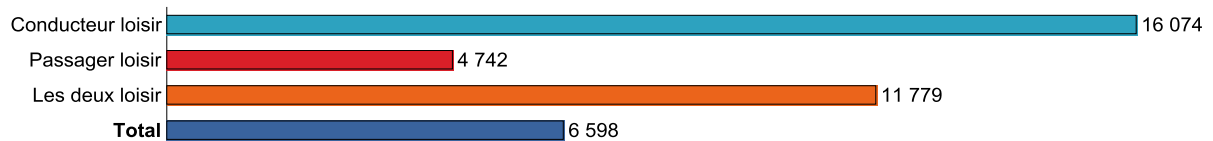


Figure 20 : Les conducteurs parcourent en moyenne plus de 16 000 kilomètres par an

En revanche, l'ensemble des usagers de BlaBlaCar est **très mobile** : en moyenne, 10 % d'entre eux réalisent plus d'un déplacement par semaine éloigné de plus de 80 kilomètres de leur domicile, 46 % plus d'un voyage par mois et 39 % plus d'un voyage par an. En France en 2008, le nombre de voyages de plus de 80 kilomètres par personne pour motif personnel était de 5 voyages par personne et par an (ENTD, 2008), alors qu'il s'élève au minimum à 11 déplacements par personne et par an pour l'échantillon collecté. Est-ce le covoiturage qui a renforcé cette forte mobilité longue distance ? Ou les covoitureurs utilisent-ils ce mode de transport pour permettre leur mobilité ?

Fréquence	Part	Nombre de déplacements par an (hypothèse basse)
Plus d'un voyage par semaine	10%	52
Plus d'un voyage par mois	46%	12
Plus d'un voyage par an	39%	1
Un seul voyage par an	1%	1
Moyenne (estimation)		11

Tableau 5 : Mobilité longue distance des covoitureurs

Il n'y a pas de différences significatives concernant la forte mobilité longue distance des covoitureurs selon qu'ils soient passagers ou conducteurs lors du déplacement. Ainsi, la très forte différence de kilomètres parcourus à l'année s'explique par la mobilité quotidienne en voiture des conducteurs et par la possible sous-estimation du nombre de kilomètres parcourus en voiture de la part des passagers.

En France, la mobilité longue distance a eu tendance à diminuer entre 2009 et 2010 tandis que les parts modales de l'avion et du train augmentaient au détriment de la voiture particulière (CGDD, 2011). Le fort développement du covoiturage depuis le début des années 2010 a-t-il renversé l'amorce de cette tendance ?

Représentation et image des modes de transport

Méthodologie

Les répondants étaient invités à donner trois adjectifs pour qualifier la voiture particulière, les transports en commun, le vélo et le covoiturage. Les adjectifs ont ensuite été affectés à la codification des adjectifs de la partie Opinion des Enquêtes Ménages-Déplacements selon le standard CEREMA.

À partir de ces citations spontanées d'adjectifs et des fréquences d'usage des différents modes de transport, Vincent Kaufmann (co-fondateur de 6t-bureau de recherche) a construit une typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales. Issue de sa thèse de doctorat à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne en 1999, cette méthodologie a depuis été précisée et validée dans nombreuses recherches dont une publication conjointe 6t/EPFL aux éditions du CERTU¹³. Depuis, dans le cadre de ses activités de Recherche & Développement, 6t-bureau de recherche développe des réflexions autour de cet **outil pour une meilleure compréhension des usages à partir des expériences des différents modes de transport**, à savoir leurs attitudes, leurs valeurs et leurs habitudes de déplacements.

6t bureau de recherche a analysé les adjectifs cités dans les EMD et a construit en 2010 la typologie du choix modal à partir des données de 19 Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) françaises¹⁴ (6t/EPFL, 2010). Cette production fournit des éléments de comparaison des perceptions des modes de transport et de la typologie des usagers. Sachant que les covoitureurs vivent à 70 % dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants, nous avons comparé la typologie des covoitureurs avec celle des habitants de villes-centres de plus de 100 000 habitants.

La méthode développée pour la typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales classe les répondants selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. Construite sur la base des habitudes modales, des représentations de l'automobile et des transports publics et des conditions d'utilisation de l'automobile, cette typologie compte huit types, répondant chacun à une combinaison de logiques d'action spécifique. Cette typologie définit les huit profils d'usagers suivants :

Type	Description
Automobilistes exclusifs convaincus	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une mauvaise image des transports en commun. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.
Automobilistes exclusifs ouverts	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et n'ont pas une mauvaise image des TC. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.
Modes alternatifs exclusifs	Ce sont des captifs n'utilisant jamais l'automobile. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics	Ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes.
Prédisposés aux modes alternatifs	Ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces moyens de transport.
Comparateurs de temps	Ils utilisent le mode de transport le plus rapide. Ils ont une bonne connaissance de l'offre de transports en commun et de la voiture et choisissent leurs modes de transports au cas par cas pour chaque déplacement.
Ecologistes civiques	Ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions
Ancrés dans la proximité	Ils n'aiment pas se déplacer par des moyens de transports motorisés, leurs habitudes spatiales se structurent autour des modes actifs et de l'offre de proximité.

¹³ 6t-bureau de recherche, 2010, « Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête? Evolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages-Déplacements) », Lyon : CERTU.

¹⁴ Les 19 EMD analysées sont : Belfort 2004, Besançon 2005, Béthune 2004, Brest 2003, Clermont-Ferrand 2003, Dunkerque 2003, Grenoble 2002, Le Havre 2007, Le Mans 2003, Lens 2006, Lille 2006, Limoges 2006, Lorient 2004, Maubeuge 2004, Montpellier 2003, Pau 2005, Pointe-à-Pitre 2006, Savoie 2007, Toulouse 2003. Le périmètre exact des EMD est détaillé dans l'ouvrage, p. 8 (6t/EPFL, 2010).

Le covoiturage, un mode de transport « convivial » et « agréable »

Les quatre modes de transport sont considérés comme « **pratiques** », surtout les transports en commun dans la mesure où il s'agit du premier adjectif cité. Cette tendance s'explique par le fait que les covoitureurs habitent surtout en ville, où les transports en commun sont généralement plus pratiques que la voiture personnelle pour se déplacer. Le covoiturage est perçu comme un mode de transport « pratique » comme les autres modes. En ce sens, le covoiturage est un mode de transport à part entière, différent de la voiture utilisée de manière autosoliste.

La dimension **économique** prime pour qualifier les modes de transports motorisés. La voiture est d'abord considérée comme étant « chère ». Cette perception s'explique par le fait que les répondants sont en moyenne moins aisés que la moyenne nationale. Au contraire, le premier adjectif cité pour qualifier le covoiturage est sa dimension économique. Ainsi, si la voiture est appréhendée comme un mode de transport cher lorsqu'elle est possédée ou utilisée par une seule personne, elle devient « bon marché » lorsqu'elle est partagée. Les transports en commun urbains (tramway, bus, métro, etc.) sont à la fois considérés comme « chers » et « bon marché ». Cette perception peut varier selon les offres disponibles et selon la qualité de services.

L'aspect **environnemental** des modes est également cité pour l'ensemble des quatre modes. Si les transports en commun, le vélo et le covoiturage sont des modes « écologiques », la voiture est perçue comme « polluante ». Ainsi, si la voiture personnelle est « polluante », elle devient « écologique » quand elle est partagée.

Le seul inconvénient du **vélo** est sa dangerosité, sinon ce mode est considéré comme « sportif/sain », « écologique », « pratique » et « agréable ».

Si l'on compare la perception des habitants des villes-centres des villes de plus de 100 000 habitants en 2010 (6t/EPFL, 2010) à celle des covoitureurs, on remarque que les covoitureurs considèrent davantage la voiture comme « chère » (1^{ère} position contre 3^{ème} position) et « **rendant autonome ou libre** » (3^{ème} position contre 7^{ème} position). La perception des transports en commun est semblable entre les covoitureurs et les habitants des villes-centres des villes de plus de 100 000 habitants. Ces tendances s'expliquent par un âge moyen plus jeune que la moyenne nationale : pour les plus jeunes généralement peu aisés, la voiture est chère, mais permet de gagner en autonomie.

Les cinq premiers adjectifs cités pour qualifier le **covoiturage** sont positifs. Les dimensions économiques et conviviales apparaissent massivement en première et deuxième positions, suivies des aspects « pratique » et « écologique ». Enfin, l'adjectif « agréable » est cité en cinquième position et rejoint l'adjectif « convivial ». La différence principale du covoiturage par rapport aux autres modes de transport est sa **convivialité**. De plus, par rapport à l'autopartage, le covoiturage a une dimension **conviviale et agréable**. « Bon marché », « pratique » et « écologique » sont les trois adjectifs les plus cités par les usagers de l'autopartage en boucle et entre particuliers pour qualifier l'autopartage (6t-bureau de recherche, 2013 ; 6t-bureau de recherche, 2015).

VOITURE	TC	VELO	Covoiturage
Cher (-) (676 réponses)	Pratique (+) (796 réponses)	Sportif / sain (+) (681 réponses)	Bon marché (+) (1138 réponses)
Pratique (+) (659 réponses)	Cher (-) (332 réponses)	Écologique (+) (534 réponses)	Convivial (+) (915 réponses)
Rend autonome ou libre (+) (446 réponses)	Écologique (+) (323 réponses)	Pratique (+) (496 réponses)	Pratique (+) (657 réponses)
Polluant (-) (402 réponses)	Bon marché (+) (294 réponses)	Agréable (+) (303 réponses)	Écologique (+) (344 réponses)
Confortable (+) (294 réponses)	Rapide (+) (280 réponses)	Dangereux (-) (266 réponses)	Agréable (+) (326 réponses)

Tableau 6 : Le covoiturage est appréhendé positivement

Ainsi, au regard de cette analyse des adjectifs, **le covoiturage s'impose comme un mode de transport à part entière, différent de l'usage autosoliste ou familial de la voiture personnelle.**

La construction de la typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales permettent de mieux comprendre les aspirations et les pratiques des covoitureurs. Les trois types les plus représentés parmi les covoitureurs sont les suivants :

- 22 % des covoitureurs sont des « **automobilistes contraints à l'usage des transports en commun** », autrement dit, ils préfèrent utiliser la voiture mais se déplacent avec d'autres modes de transport en raison des contraintes.
- 20 % des covoitureurs sont des « **comparateurs de temps** », autrement dit, ils choisissent le mode de transport le plus adapté à leurs besoins. Les covoitureurs sont donc sensibles aux différentes offres de transports.
- 14 % des covoitureurs sont des « **alternatifs exclusifs** », autrement dit, ils ne se déplacent qu'en transports en commun, à pied ou à vélo. Ils utilisent le covoiturage essentiellement en tant que passager à la place d'utiliser le train.

Les 10 % d' « **automobilistes exclusifs** » (en combinant les « automobilistes exclusifs ouverts » et les « automobilistes exclusifs convaincus ») sont principalement des conducteurs utilisant essentiellement leur voiture. Le covoiturage leur permet de proposer des places libres dans leur véhicule et de se déplacer avec un mode alternatif à l'usage autosoliste de la voiture : le covoiturage.

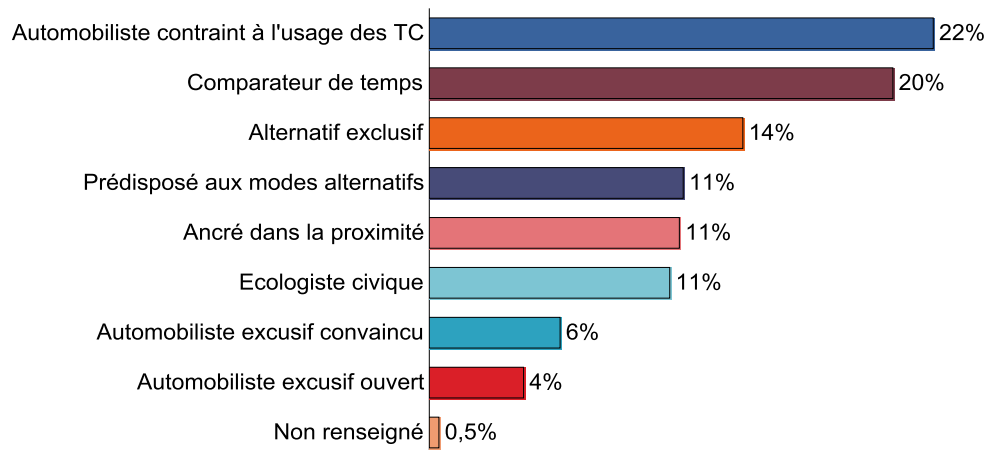


Figure 21 : Typologie des covoitureurs

>> Focus sur les autres plateformes de covoiturage <<

Les « écologistes civiques » ne représentent que 11 % des membres de BlaBlaCar contre 23 % des membres de la Roue Verte. Les usagers de BlaBlaCar sont donc moins attachés à la dimension environnementale du covoiturage que les usagers d'autres plateformes comme la Roue Verte qui ciblent plutôt les déplacements domicile-travail.

Les covoitureurs sont donc des « défenseurs de l'automobile » qui trouvent que ce mode est pratique et adapté à leurs besoins. Comment se positionnent les covoitureurs par rapport à d'autres usagers de la voiture partagée, comme l'autopartage, et par rapport aux habitants des grandes villes françaises ?

La comparaison avec les précédentes études réalisées par 6t-bureau de recherche sur l'autopartage et sur la mobilité des Français en 2010 révèle que les covoitureurs et les autopartageurs se ressemblent dans la mesure où ils regroupent des parts importantes d' « automobilistes contraints à l'usage des transports en commun » et de « comparateurs de temps ». La différence principale entre les covoitureurs et les autopartageurs est leur perception de la voiture, plus positive chez les covoitureurs que chez les autopartageurs.

Par rapport aux habitants des villes-centres de plus de 100 000 habitants, les covoitureurs sont sur-représentés chez les « **automobilistes contraints à l'usage des transports en commun** » (22 % contre 8 %) et les « **comparateurs de temps** » (20 % contre 11 %), alors qu'ils sont sous-représentés chez les « **automobilistes exclusifs ouverts** » (4 % contre 15 %). Les covoitureurs ont donc une image particulièrement dégradée des transports collectifs mais les utilisent davantage que la moyenne des habitants des villes de plus de 100 000 habitants.

	Covoitureurs (6t, 2015)	Autopartageurs (6t, 2013)	Villes-centres de plus de 100 000 habitants (6t/EPFL, 2010)
<i>Automobilistes contraints à l'usage des TC</i>	22 %	35 %	8 %
<i>Comparateurs de temps</i>	20 %	28 %	11 %
<i>Alternatifs exclusifs</i>	14 %	1 %	31 %
<i>Prédisposés alternatifs</i>	11 %	7 %	8 %
<i>Ancrés dans la proximité</i>	11 %	22 %	7 %
<i>Ecologistes civiques</i>	11 %	4 %	12 %
<i>Automobilistes exclusifs convaincus</i>	6 %	2 %	8 %
<i>Automobilistes exclusifs ouverts</i>	4 %	1 %	15 %

Tableau 7 : Comparaison de la typologie des covoitureurs, des autopartageurs et des urbains

Les covoitureurs sont donc plutôt enclins à utiliser la voiture, notamment parce qu'elle peut être plus adaptée à leurs besoins de mobilité que les transports collectifs, modes que les covoitureurs utilisent beaucoup.

Comprendre les usages du covoiturage

Une fidélité à BlaBlaCar qui diffuse largement le covoiturage

Près des trois quarts de l'échantillon est inscrit sur la plateforme BlaBlaCar **depuis 2013**. Ces chiffres semblent être dans la tendance des inscriptions sur la plateforme : Blablacar compte, en 2015, 20 millions de membres dans le monde (19 pays), contre moins de 400 000 membres en France en 2009.

En quelle année vous êtes-vous inscrit-e sur BlaBlaCar ?

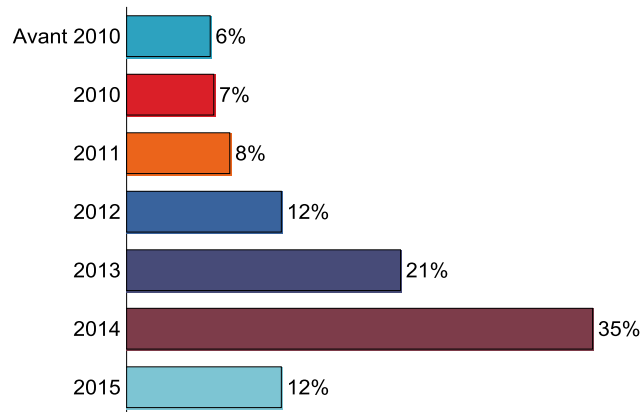


Figure 22 : Un décollage des inscriptions sur la plateforme BlaBlaCar depuis 2013

Avant d'être inscrits sur BlaBlaCar, 70 % des répondants n'avaient jamais réalisé de déplacement en covoiturage. **BlaBlaCar a véritablement diffusé les pratiques du covoiturage**. Parmi les répondants ayant déjà fait du covoiturage avant d'être inscrits sur la plateforme BlaBlaCar, la majorité covoiturerait avec des connaissances ou des amis (80 %) et/ou avec des collègues (22 %).

Seuls 5 % des répondants sont inscrits sur **d'autres plateformes**. Les répondants inscrits sur une autre plateforme se distinguent par **leur ancienneté sur la plateforme BlaBlaCar** avec plus de la moitié d'entre eux qui sont présents sur la plateforme avant 2013. Ils se sont inscrits sur d'autres plateformes (notamment Covoiturage Libre) à partir de 2011/12, années au cours de laquelle BlaBlaCar a mis en place un système de commission sur les trajets.

>> Focus sur les autres plateformes de covoiturage <<

Alors que seulement 5 % des membres de BlaBlaCar sont inscrits sur d'autres plateformes de covoiturage, 81 % des 73 membres de la Roue Verte et 76 % des 33 membres de Covoiturage Grand Lyon sont inscrits sur BlaBlaCar. BlaBlaCar domine donc largement le marché du covoiturage et ses usagers ne sont pas inscrits sur d'autres plateformes.

Les covoitureurs qui se rendent fréquemment vers les mêmes destinations pourraient avoir tendance à ne pas passer par la plateforme BlaBlaCar. Mais sur l'ensemble de l'échantillon, **à peine 20 % déclarent avoir déjà recontacté directement une personne rencontrée sur la plateforme BlaBlaCar pour un autre trajet**. Les plus jeunes, probablement des étudiants covoiturant entre leur domicile familial et leur lieu d'études, pratiquent davantage ces arrangements. Cette tendance peut s'expliquer par leur grande fréquence de déplacement entre deux mêmes communes et en raison de leur sensibilité aux frais de commission¹⁵ appliqués par BlaBlaCar.

¹⁵ Les frais prélevés sont constitués d'un montant fixe (0,89 € hors taxe), d'une part variable (9,9 % hors taxe du reversement conducteur) et le montant de la TVA en vigueur (20 %). Les frais de réservation s'élèvent donc, toutes charges comprises, à 1,07 € + 11,88 % du reversement conducteur par place. Le montant total des frais de réservation est limité à maximum 20 % du montant de la place réservée : si le cumul de la partie fixe et de la partie variable dépasse 20 % du reversement conducteur par place (ce qui peut se produire pour des trajets courts), alors le pourcentage des frais de réservation sera automatiquement réduit.

Vous arrive-t-il de faire du covoiturage avec une personne rencontrée via BlaBlaCar sans passer par la plateforme ?

	Oui, je l'ai déjà fait	Non, je ne l'ai jamais fait mais cela pourrait m'arriver	Non, je ne l'ai jamais fait et je ne le ferais probablement pas	Total
De 18 à 25	99	156	47	302
De 25 à 30	82	186	94	362
De 30 à 40	31	208	92	331
De 40 à 55	31	124	74	230
55 et plus	4	42	41	87
Total	247	716	349	1312

p = 0 ; Khi2 = 98 ; ddl = 8 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

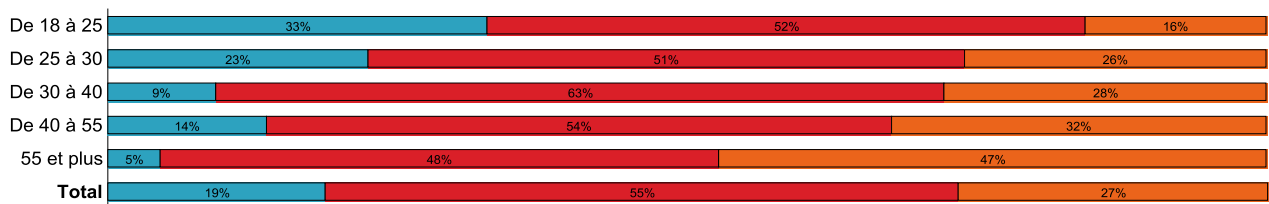


Figure 23 : A peine 20 % s'affranchissent de la plateforme

La majorité des membres de BlaBlaCar ne semblent pas pas dérangés par l'enregistrement de leurs données personnelles par BlaBlaCar puisque **41 % des répondants ne sont pas dérangés par l'enregistrement de leurs informations personnelles**. En revanche, les répondants seraient plus réticents pour la transmission anonyme de leurs données « aux pouvoirs publics (collectivités, opérateurs de transports en commun, etc.) pour mieux adapter l'offre de transport collectif en fonction des besoins de déplacement » : 49 % ne seraient pas d'accord pour que les données collectées lors de pratiques de covoiturage soient transmises aux pouvoirs publics, 37 % seraient d'accord et 14 % ne se prononcent pas. Les covoitureurs semblent donc davantage faire confiance à BlaBlaCar qu'à la puissance publique.

Quand vous utilisez BlaBlaCar, des informations vous concernant sont enregistrées. Qu'en pensez-vous ?

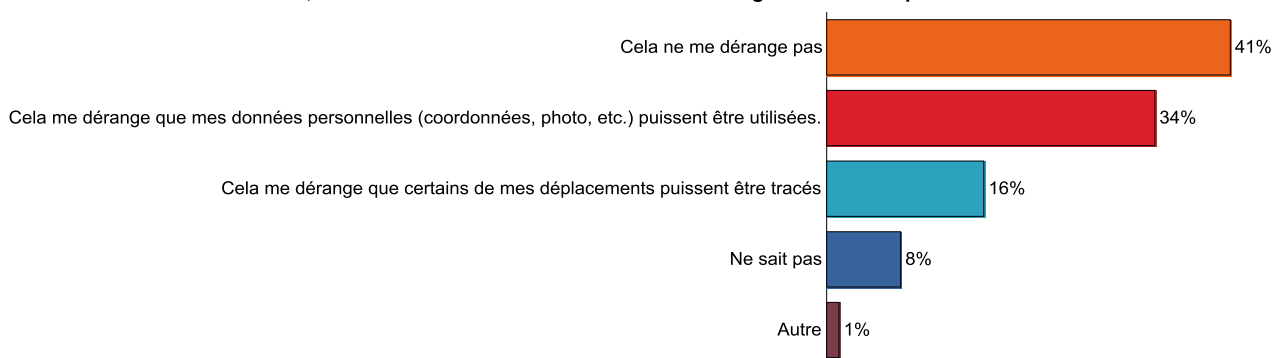


Figure 24 : La majorité des membres de BlaBlaCar ne sont pas gênés par l'enregistrement d'informations personnelles

La majorité des membres de BlaBlaCar sont exclusivement inscrits sur cette plateforme et ne pratiquaient pas le covoiturage avant leur inscription. BlaBlaCar a largement diffusé le covoiturage qui devient un véritable choix pour les déplacements occasionnels de longue distance pour des raisons de coûts et de convivialité.

Différents types de covoiturage selon la récurrence des déplacements

Différents types de covoiturage ont été identifiés :

- Le covoiturage pour se déplacer **ponctuellement vers des destinations différentes** : le covoiturage permet de se déplacer ponctuellement pour des motifs de loisirs vers des lieux différents (20 %).
- Le covoiturage pour réaliser des déplacements **récurrents vers une même destination** avec des fréquences de déplacement plus ou moins régulières (80 %) :
 - Plusieurs fois par an (52 %)
 - Plusieurs fois par mois (24 %)
 - Plusieurs fois par semaine (4 %) dont :
 - des trajets entre **le domicile et le travail** (15 répondants).
 - des trajets entre **le domicile et le lieu d'études** (20 répondants).
 - des trajets pour les **loisirs** (17 répondants).

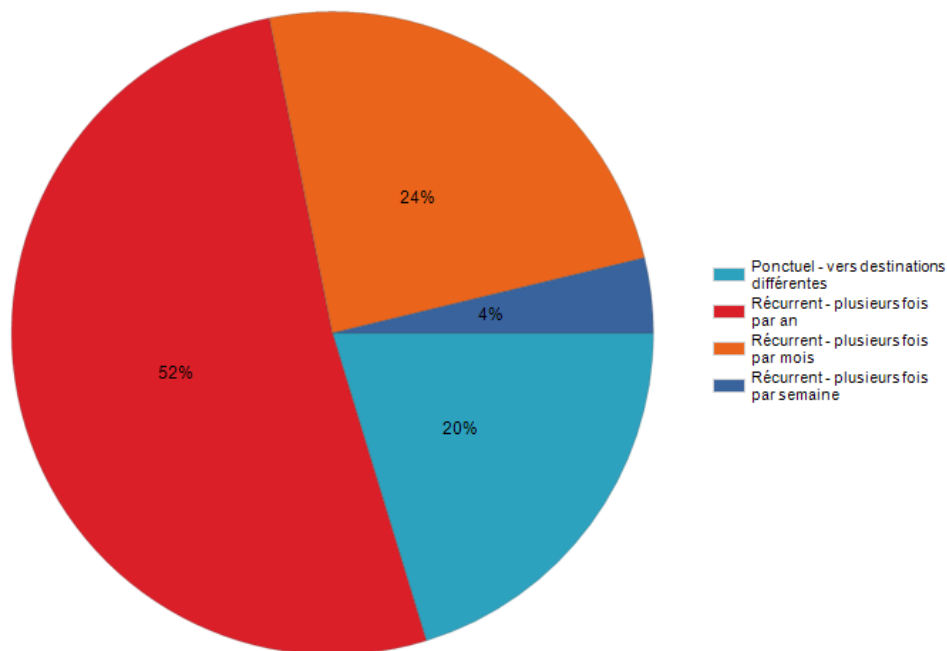


Figure 25 : La majorité des covoitureurs se rendent régulièrement vers une même destination

Très peu de répondants pratiquent le covoiturage quotidien domicile-travail au sens entendu d'un covoiturage pratiqué plusieurs fois par semaine entre le domicile et le travail. **La plateforme de BlaBlaCar est très peu utilisée pour le covoiturage domicile-travail.**

En effet, parmi les 135 répondants actifs ayant déclaré réaliser des trajets domicile-travail en covoiturage, seulement 15 répondants covoiturent plusieurs fois par semaine. La majorité des répondants a donc estimé que leur lieu de domicile n'était pas le même que celui de la semaine (par exemple, des jeunes actifs qui rentrent parfois chez leurs parents le week-end ou des actifs travaillant dans une autre ville que leur domicile familiale et qui disposent d'un pied-à-terre pour la semaine).

La majorité des 172 répondants ayant déclaré faire du covoiturage pour leur déplacement domicile-études ont estimé que leur domicile était chez leurs parents et qu'ils se rendaient dans leur commune d'études en covoiturage et qu'ils y demeuraient toute la semaine.

Pour les répondants ayant déclaré réaliser uniquement des trajets domicile-travail ou domicile-études, la fréquence de leur déplacement en covoiturage a permis de les classer dans la catégorie « covoiturage mensuel » ou dans la catégorie « covoiturage annuel ». Dans la mesure où le domicile et le lieu d'emploi ou d'études sont fixes et semblables, nous avons considéré que les déplacements étaient réalisés vers la même destination et qu'il s'agissait de déplacements récurrents.

D'importantes différences de profils existent selon les types de covoiturage pratiqués. Si le genre du répondant n'impacte pas le type de covoiturage qu'il réalise, **les covoitureurs n'ont pas le même âge selon la récurrence du covoiturage** : plus le covoiturage est ponctuel, plus les covoitureurs sont âgés. Cette tendance s'explique par la forte proportion de répondants de moins de 25 ans qui se déplacent en covoiturage chaque semaine pour se rendre de leur ville d'études au domicile familial.

Votre âge :

	Moyenne	Ecart-type	Médiane	Effectif
Ponctuel - vers destinations différentes	37	13	34	281
Récurrent - plusieurs fois par an	34	13	30	715
Récurrent - plusieurs fois par mois	30	10	26	338
Récurrent - plusieurs fois par semaine	29	10	27	52
Total	33	12	30	1386

$p = <1\%$; $F = 18$ (TS)

La relation est très significative.

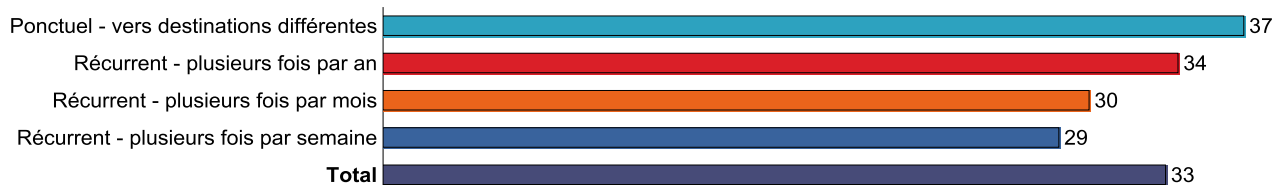


Figure 26 : Âge des covoitureurs selon la récurrence du covoiturage

Les covoitureurs les plus fréquents sont des passagers : plus de 80 % des covoitureurs qui se déplacent plus d'une fois par mois sont des passagers.

	Conducteur loisir		Passager loisir		Les deux loisir		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Ponctuel - vers destinations différentes	35	12%	210	75%	36	13%	281	100%
Récurrent - plusieurs fois par an	43	8%	440	78%	80	14%	563	100%
Récurrent - plusieurs fois par mois	7	3%	173	82%	30	14%	210	100%
Récurrent - plusieurs fois par semaine	0	0%	18	100%	0	0%	18	100%
Total	84	8%	840	78%	147	14%	1071	

$p = <1$; $\text{Khi}2 = 19$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

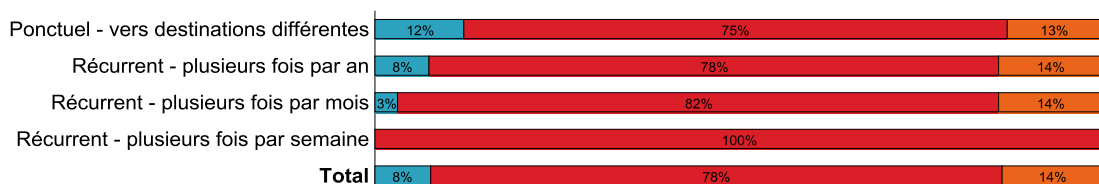


Figure 27 : Les passagers loisirs se déplacent davantage de manière récurrente

Un mode de transport économique et convivial

Les **motivations principales** pour faire du covoiturage sont ses dimensions économiques, conviviales et pratiques qui sont citées par l'ensemble des covoitureurs : pour le dernier déplacement, 69 % des covoitureurs déclarent avoir choisi le covoiturage pour son coût, 12 % parce que ce mode a des horaires mieux adaptés (que les transports en commun) et 7 % pour des raisons de convivialité ou de praticité. Des différences significatives existent selon la récurrence du covoiturage : les covoitureurs occasionnels sont plus attachés à la dimension conviviale du covoiturage alors que les covoitureurs réguliers au fait que les horaires sont mieux adaptés.

	Moins cher		Plus pratique		Plus convivial		Plus rapide		Horaires mieux adaptés		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Covoiturage ponctuel	175	68%	15	6%	36	14%	13	5%	19	7%	258	100%
Covoiturage récurrent	623	70%	67	8%	49	6%	41	5%	115	13%	896	100%
Total	798	69%	83	7%	85	7%	54	5%	134	12%	1154	

p = <1 ; Khi2 = 25 ; ddl = 4 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

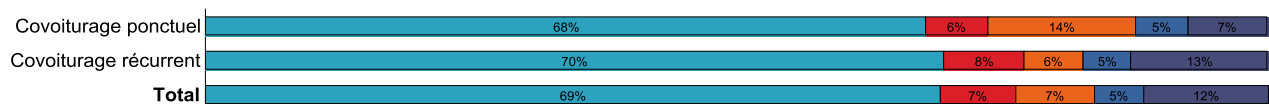


Figure 28 : Motivations selon la récurrence du covoiturage

Ainsi, les motivations varient selon la fréquence et la destination du covoiturage. Plus le covoiturage est fréquent, plus les répondants choisissent le covoiturage pour ses horaires mieux adaptés que ceux proposés par le train.

Le covoiturage est moins cher que le train ou que la voiture personnelle sans covoiturage. Quel est l'ordre de grandeur **des économies réalisées en covoiturant** ? Si les différences de gains ne sont pas différentes pour les passagers selon le type de covoiturage qu'ils pratiquent, les différences pour les conducteurs sont importantes :

- Parmi les passagers lors du dernier déplacement en covoiturage**, 32 % déclarent avoir économisé moins de 20 EUR, 34 % entre 20 et 50 EUR et 28 % plus de 50 EUR. Les passagers qui utilisent le covoiturage de manière récurrente gagnent moins que les passagers qui covoiturent ponctuellement. Cette tendance s'explique par des trajets moins longs pour le covoiturage récurrent. Dans la mesure où 24 % des passagers lors du dernier déplacement gagnent moins de 2 000 EUR par mois, ces économies ne sont pas négligeables.

	Covoiturage ponctuel		Covoiturage récurrent		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
J'ai économisé moins de 10 €	5	3%	59	10%	64	8%
J'ai économisé entre 10 et 20 €	47	27%	143	23%	190	24%
J'ai économisé entre 20 et 50 €	66	38%	205	33%	271	34%
J'ai économisé plus de 50 €	48	28%	174	28%	222	28%
Ne sait pas	10	5%	40	6%	50	6%
Total	176	100%	621	100%	797	

p = <1 ; Khi2 = 10 ; ddl = 4 (S)

La relation est significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 29 : Gains estimés par les passagers lors de leur dernier déplacement selon la récurrence du covoiturage

- **Parmi les conducteurs lors du dernier déplacement**, 39 % déclarent avoir économisé moins de 20 EUR, 27 % entre 20 et 50 EUR, et 29 % plus de 50 EUR. Les conducteurs qui se déplacent de manière ponctuelle ont davantage besoin de leur véhicule à destination puisque 17 % d'entre eux ont déclaré qu'utiliser leur voiture leur a coûté plus cher mais que c'était plus pratique.

	Covoiturage ponctuel		Covoiturage récurrent		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Utiliser ma voiture, même en covoiturant, m'a coûté plus cher mais c'était plus pratique	5	17%	2	2%	7	5%
J'ai gagné moins de 20 euros	7	23%	43	44%	50	39%
J'ai gagné entre 20 et 50 euros	10	33%	25	25%	35	27%
J'ai gagné plus de 50 euros	9	28%	28	29%	37	29%
Total	31	100%	97	100%	128	

p = <1 ; Khi2 = 13 ; ddl = 3 (TS)

La relation est très significative.
Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 30 : Gains estimés par les conducteurs lors de leur dernier déplacement selon la récurrence du covoiturage

En considérant la moyenne des gains, une estimation du gain moyen pour kilomètre a été calculée¹⁶. Cette estimation montre que **les économies réalisées par les conducteurs et les passagers sont du même ordre de grandeur pour le dernier déplacement** : en moyenne, les covoitureurs ont économisé 0,1 EUR économisé par kilomètre, soit 1 EUR pour 10 kilomètres parcourus lors de leur dernier déplacement. Les chiffres paraissent assez faibles pour les conducteurs. En effet, la plateforme de BlaBlaCar indique que le prix automatiquement calculé est de 6 centimes le kilomètre pour un trajet empruntant l'autoroute et de 4 centimes le kilomètre sinon¹⁷. Pour une moyenne de 2,5 passagers par trajet, le prix par kilomètre est compris entre 10 et 15 centimes d'EUR.

	Moyenne	Ecart-type	Part	Médiane	Effectif
Conducteur	0,08	0,09	10,6%	0,06	154
Passager	0,1	0,3	89,4%	0,06	1027
Total	0,1	0,3	100,0%	0,06	1181

p = 36,2% ; F = 0,8 (NS)

La relation n'est pas significative.

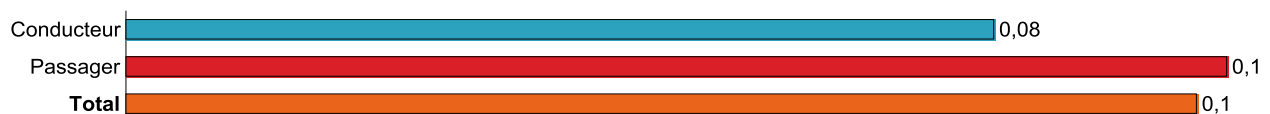


Figure 31 : Le covoiturage fait gagner en moyenne 10 centimes d'EUR par kilomètre parcouru

¹⁶ La moyenne des valeurs a été prise en compte pour l'ensemble des bornes. Pour les bornes supérieures, la valeur de 75 EUR a été prise pour les passagers (pour les gains supérieurs à 50 EUR) et de 120 EUR pour les conducteurs (pour les gains supérieurs à 100 EUR).

¹⁷ <https://www.blablacar.fr/faq/question/comment-fixer-le-prix-du-trajet-que-je-propose> consulté le 6 juillet 2015

Les différences de gains ne sont pas dépendantes des modes de transport choisis. En revanche, les gains pour kilomètre varient fortement selon la longueur du dernier déplacement : **plus le trajet est court, plus le gain par kilomètre est élevé** passant de 20 centimes d'EUR pour les trajets inférieurs à 200 kilomètres à moins de 5 centimes d'EUR pour les trajets supérieurs à 600 kilomètres. Une hypothèse pour expliquer cette tendance est qu'à mesure que la distance augmente, il devient difficile pour les conducteurs d'avoir des passagers car ces derniers préfèrent l'usage du train ou de l'avion.

	Moyenne	Ecart-type	Part	Médiane	Effectif
Moins de 200	0,2	0,5	42,8%	0,06	290
De 200 à 399	0,08	0,09	32,2%	0,05	440
De 400 à 599	0,07	0,06	17,2%	0,07	273
De 600 à 799	0,05	0,05	4,9%	0,05	103
De 800 à 999	0,05	0,03	2,7%	0,04	63
1000 et plus	0,02	0,03	0,2%	0,0	11
Total	0,1	0,3	100,0%	0,06	1181

$p = <0,1\%$; $F = 6,3$ (TS)

La relation est très significative.

Répartition en 6 classes de même amplitude

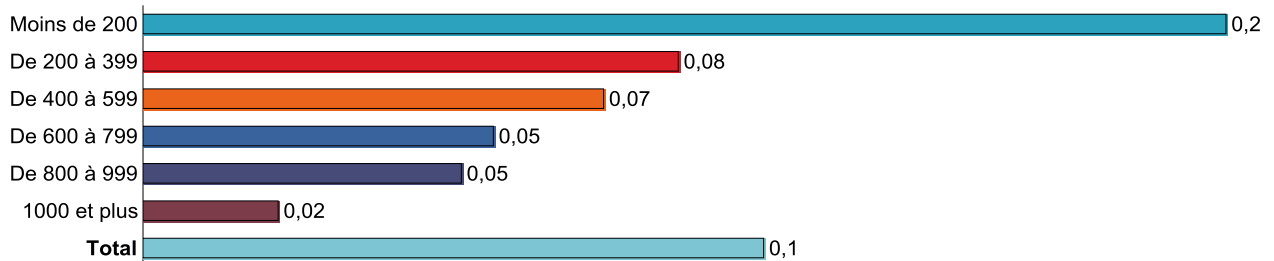


Figure 32 : Des gains par kilomètre qui diminuent avec la distance parcourue en covoiturage

Le covoiturage est un mode considéré comme convivial avec 87 % des répondants qui estiment que le covoiturage est plus agréable que les transports en commun car on y rencontre et parle avec des gens. La convivialité est moins mise en avant par les covoitureurs hebdomadaires. En effet, ils sont davantage à considérer que le covoiturage n'est pas toujours agréable parce qu'on peut se sentir obligé de parler avec des gens : 53 % des covoitureurs hebdomadaires estiment que le covoiturage n'est pas toujours agréable contre 35 % des covoitureurs ponctuels.

"Le covoiturage n'est pas toujours agréable"

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne se prononce pas	Total
Ponctuel - vers destinations différentes	27	69	102	70	12	280
Mensuel - vers même destination	33	93	84	114	9	334
Annuel - vers même destination	52	209	237	192	22	713
Hebdomadaire	6	22	10	11	4	52
Total	118	393	434	387	47	1379

p = <0,1 ; Khi2 = 28,5 ; ddl = 12 (TS)

La relation est très significative.
Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

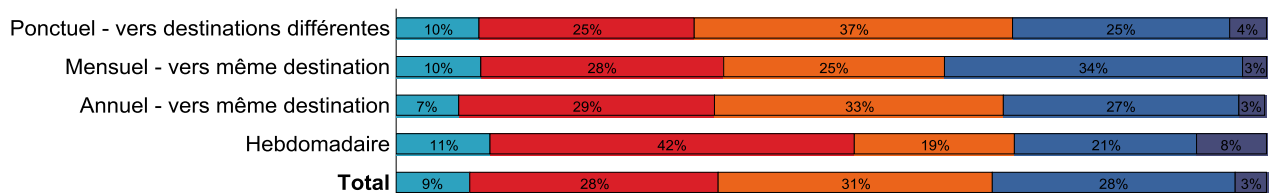


Figure 33 : Le covoiturage n'est pas toujours agréable pour les covoitureurs hebdomadaires

>> Focus sur les autres plateformes de covoiturage <<

Alors que 35 % des membres de BlaBlaCar considèrent que « le covoiturage n'est pas toujours agréable car on peut se sentir obligé de parler avec des gens », seulement 16 % des membres de la Roue Verte et 27 % des membres de Covoiturage Grand Lyon sont d'accord avec cette affirmation. BlaBlaCar est donc moins considéré par ces usagers comme convivial par rapport au d'autres plateformes.

En revanche, le type de covoiturage ne fait pas varier les opinions concernant :

- La **fiabilité** du covoiturage, avec 94 % des covoitureurs qui estiment que le covoiturage est fiable,
- L'augmentation de la **confiance** envers les inconnus avec 82 % des covoitureurs qui pensent que le covoiturage accroît la confiance pour les inconnus,
- La possibilité de **tisser des liens** avec des gens qui peuvent durer après le trajet avec 67 % des covoitureurs qui pensent que ces liens sont possibles.

Les mauvaises expériences sont assez peu fréquentes : 64 % n'ont jamais eu de mauvaise expérience lors d'un trajet en covoiturage et 30 % ont rarement eu de mauvaises expériences. Parmi les covoitureurs ayant déjà eu une mauvaise expérience, 88 % déclarent qu'elle n'a pas eu d'impact sur leurs pratiques du covoiturage. Ainsi, les mauvaises expériences sont perçues par les covoitureurs comme un risque potentiel lié à la pratique du covoiturage, mais qui n'impacte pas leur pratique.

Le covoiturage pour rendre visite à des proches plusieurs fois par an

Les fréquences d'usage du covoiturage sont de l'ordre de plusieurs fois par semaine (4 %), plusieurs fois par mois (26 %) et plusieurs fois par an (58 %). Parmi les 0,5 % des répondants qui n'ont jamais covoituré (soit 10 répondants), la principale raison est que l'occasion ne s'est pas encore présentée.

Les fréquences d'usage du covoiturage sont restées stables entre 2009 et 2015 puisque 66 % des personnes interrogées covoiturerait seulement quelques fois par an en 2009 (MAIF, 2009) contre 68 % en 2015 (58 % plusieurs fois par an et 10 % une seule fois par an).

Jusqu'à présent, à quelle fréquence avez-vous fait du covoiturage via BlaBlaCar ?

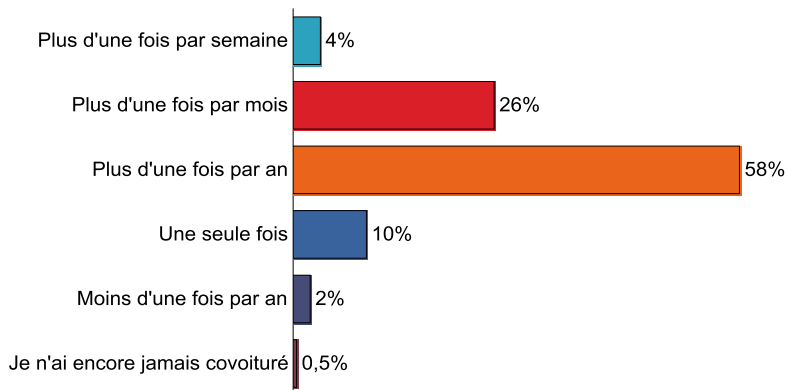


Figure 34 : Des usages annuels voire mensuels

Parmi les répondants de la plateforme BlaBlaCar, 91 % ont déclaré se déplacer en covoiturage **pour des motifs liés aux loisirs**. Plus précisément concernant le covoiturage pour les loisirs, 85 % covoiturent pour rendre visite à des proches (famille / amis) et 67 % pour partir en vacances ou en week-ends (en dehors des visites à des proches).

Pour quel(s) motif(s) covoiturez-vous ?

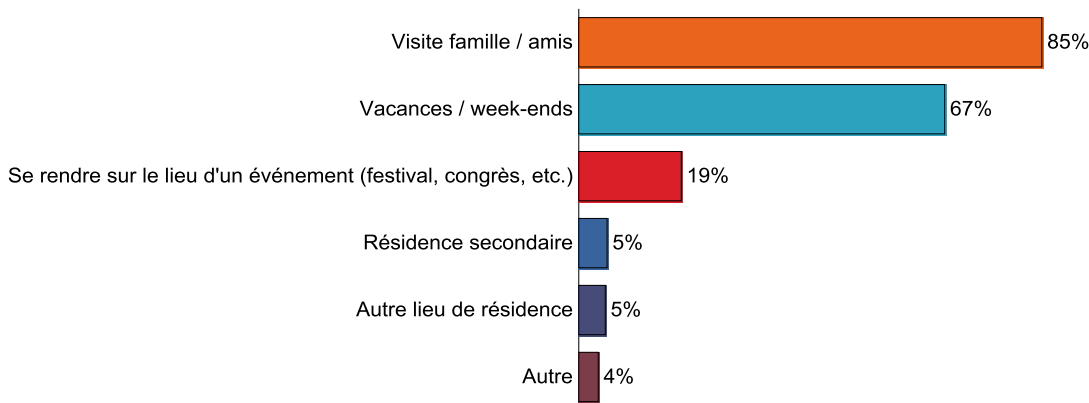


Figure 35 : Le covoiturage pour rendre visite à des proches

La prédominance du motif de déplacement pour rendre visite à des proches se traduit par des **destinations fréquentes** : 84 % de l'ensemble des répondants déclarent ainsi se rendre plusieurs fois par an vers une même destination. Les covoituteurs qui se rendent dans un autre lieu de résidence, dans une résidence secondaire ou chez des proches (amis / famille) se déplacent plus fréquemment vers un même lieu que les covoituteurs qui partent en vacances ou se rendent sur le lieu d'un événement.

Le covoiturage des membres de BlaBlaCar est relativement peu fréquent avec les deux tiers des répondants qui covoiturent quelques fois par an, principalement pour rendre visite à des proches et/ou partir en vacances.

De longs déplacements vers tous types de communes

Le dernier déplacement réalisé en covoiturage était en moyenne de **364 kilomètres**¹⁸ sans différence significative entre les conducteurs et les passagers. La différence de 14 kilomètres entre les conducteurs et les passagers peut s'expliquer par le fait que les passagers ne peuvent avoir été véhiculés que pour une partie du trajet. La moitié des déplacements réalisés en covoiturage sont inférieurs à 316 kilomètres. Dans la mesure où la distance moyenne en 2009 était de 330 kilomètres, **les distances parcourues en covoiturage se sont légèrement allongées en 6 ans.**

	Moyenne	Ecart-type	Part	Médiane	Effectif
Conducteur	376	230	14%	343	159
Passager	362	225	86%	312	1053
Total	364	226	100%	316	1212

p = 46% ; F = 0,6 (NS)

La relation n'est pas significative.



Figure 36 : Distance moyenne du dernier déplacement réalisé en covoiturage

Les distances moyennes du dernier déplacement varient selon le motif : les covoitureurs qui rendent visitent à des proches ou qui partent en week-end parcourent des distances moins grandes que les covoitureurs qui se rendent sur leur lieu de vacances (respectivement 363 kilomètres et 346 kilomètres contre 418 kilomètres).

	Moyenne	Ecart-type	Part	Médiane	Effectif
Je me rendais dans ma résidence secondaire	259	192	1%	164	22
Je rendais visite à de la famille ou des amis	363	224	75%	314	911
Je partais en vacances (en dehors des vacances chez la famille / les amis)	418	238	9%	394	90
Je partais en week-end (en dehors des week-ends chez la famille / les amis)	346	176	9%	352	109
Autre	363	281	7%	261	80
Total	364	226	100%	316	1212

p = 3% ; F = 3 (S)

La relation est significative.

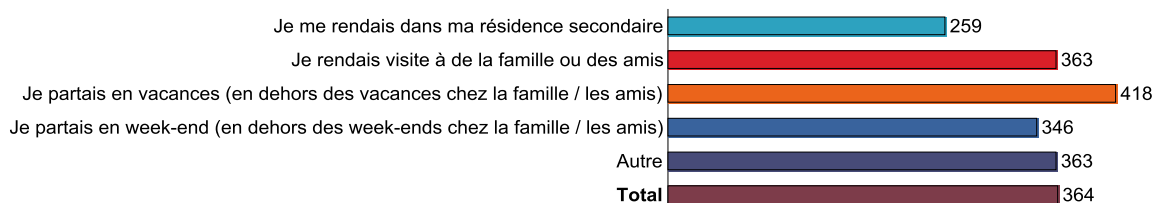


Figure 37 : Des distances moyennes qui varient selon les motifs du dernier déplacement

¹⁸ Les distances moyennes du dernier déplacement ont été calculées *a posteriori* avec le logiciel MapInfo à partir des communes de départ et d'arrivée déclarées par les répondants. Les distances à vol d'oiseau ont été redressées par l'application d'un coefficient de 1,4 pour obtenir une estimation des distances réellement parcourues selon la méthodologie proposée par le CEREMA.

L'analyse des origines et des destinations du dernier déplacement réalisé en covoiturage pour les loisirs montre que **la majorité des destinations sont des aires urbaines de plus de 200 000 habitants**. L'analyse permet également de montrer que des déplacements sont réalisés de l'Île-de-France vers des communes rurales et de communes rurales vers des communes rurales : le covoiturage permet donc de se rendre jusqu'à des destinations peu desservies par les transports en commun. Au total, 11 % des trajets en covoiturage ont une commune rurale comme destination. Le covoiturage permet également de se déplacer vers des villes moyennes (de 50 000 à 199 999 habitants) qui représentent près de 20 % des destinations.

Type de commune du dernier déplacement

	commune rurale (Destination)		Ile-de-France (Destination)		aire urbaine de 2 000 à 49 999 habitants (Destination)		aire urbaine de 50 000 à 199 999 habitants (Destination)		aire urbaine de plus de 200 000 habitants (Destination)		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
commune rurale (Origine)	21	18%	14	13%	14	13%	22	20%	40	36%	111	100%
Ile-de-France (Origine)	36	18%	7	4%	27	13%	42	21%	90	44%	202	100%
aire urbaine de 2 000 à 49 999 habitants (Origine)	7	9%	18	21%	16	20%	8	9%	34	41%	82	100%
aire urbaine de 50 000 à 199 999 habitants (Origine)	16	7%	37	17%	20	9%	41	19%	106	48%	219	100%
aire urbaine de plus de 200 000 habitants (Origine)	60	10%	116	19%	56	9%	121	20%	245	41%	597	100%
Total	139	11%	192	16%	133	11%	234	19%	514	42%	1211	

p = <1 ; Khi2 = 61 ; ddl = 16 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

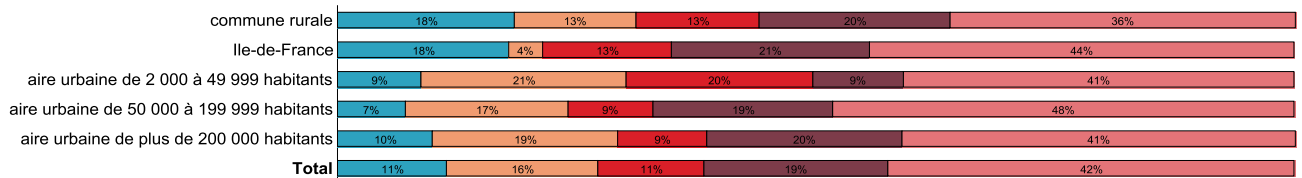


Figure 38 : La majorité des déplacements en covoiturage ont pour destination une aire urbaine de plus de 200 000 habitants

28 % des déplacements en covoiturage ont comme origine ou comme destination l'Île-de-France, avec une forte attractivité de la ville de Paris qui compte les deux tiers des origines et des destinations des trajets partant ou arrivant en Île-de-France. La spatialisation des communes d'origine et de destination du dernier déplacement réalisé en covoiturage montre **un seuil autour de 500 kilomètres** : si les axes Paris-Nantes et Paris-Lyon sont très fréquentés, les axes Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse le sont moins.

En dehors de l'Île-de-France, les origines et les destinations sont **polarisés par les grandes agglomérations** : Lyon, Bordeaux, Toulouse, ou encore Nantes concentrent une part importante des origines ou destinations. Lyon, par exemple, concentre 10 % des trajets réalisés en covoiturage à l'extérieur de l'Île-de-France.

Principales agglomérations françaises
Population 2006 - source INSEE

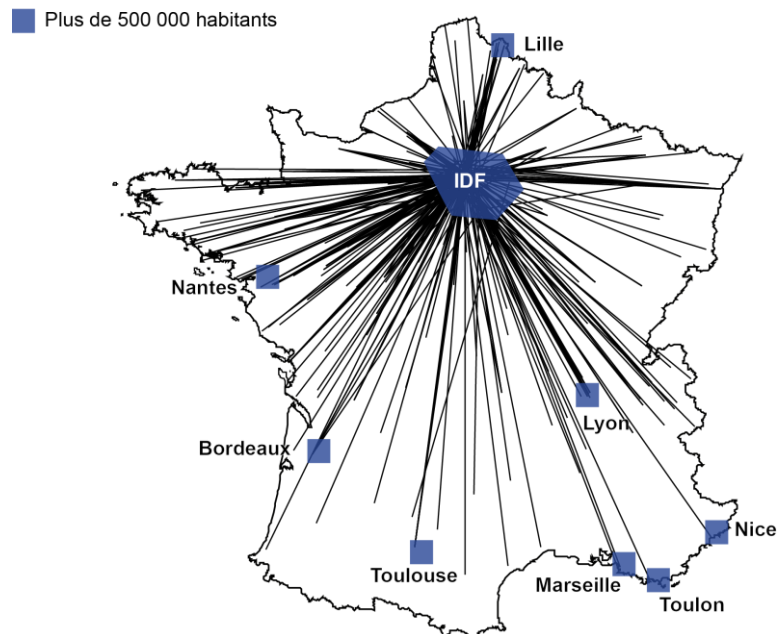


Figure 39 : Un seuil pour les déplacements en covoiturage autour de 500 kilomètres

Principales agglomérations françaises
Population 2006 - source INSEE

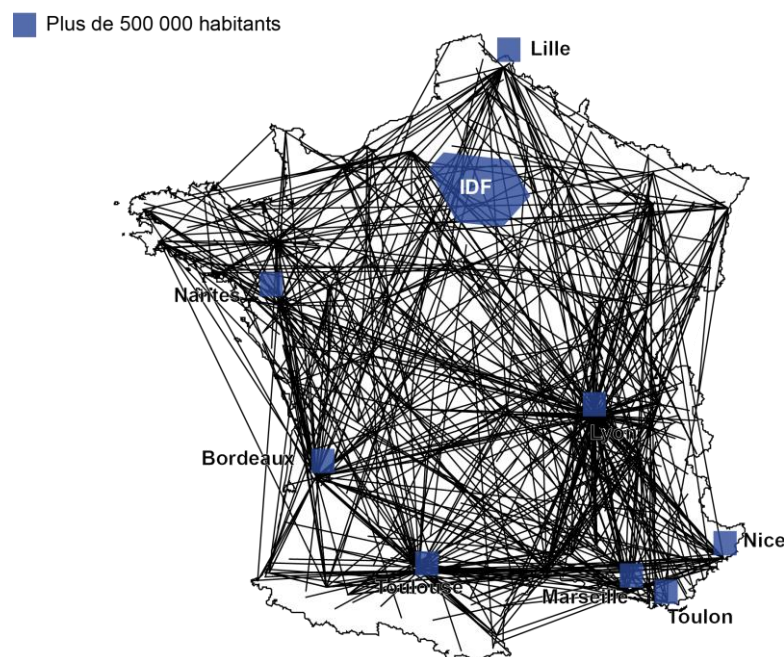


Figure 40 : Une polarisation des déplacements vers les grandes agglomérations

Si les destinations les plus fréquentes sont les aires urbaines de plus de 200 000 habitants, le covoiturage permet également de se rendre dans des communes peu desservies par les transports en commun comme les communes rurales ou les villes moyennes.

Trouver ses partenaires et les rejoindre

La majorité des **partenaires** pour le covoiturage ont été **trouvés sur la plateforme BlaBlaCar**. Ainsi, lors du dernier déplacement réalisé pour les loisirs, 92 % des covoitureurs ont trouvé leurs partenaires grâce à la plateforme BlaBlaCar. Pour ceux qui n'ont pas trouvé leurs partenaires sur BlaBlaCar, la plupart ont covoituré avec des connaissances ou des amis, surtout pour les covoitureurs qui se déplacent ponctuellement vers des destinations différentes.

Avez-vous trouvé vos partenaires par la plateforme BlaBlaCar ?

	Oui		Non		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Ponctuel - vers destinations différentes	244	87%	37	13%	281	100%
Annuel - vers même destination	629	94%	40	6%	669	100%
Mensuel - vers même destination	265	93%	19	7%	284	100%
Hebdomadaire	28	96%	1	4%	29	100%
Total	1166	92%	97	8%	1263	

$p = <1$; $\text{Khi2} = 15$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 41 : Plus de 9 covoitureurs sur 10 ont trouvé leurs partenaires sur la plateforme BlaBlaCar

Si le profil des potentiels partenaires et les avis de la plateforme sont importants, le choix d'un conducteur plutôt qu'un autre s'explique **par des critères d'horaire et de coût**. Pour les passagers lors du dernier déplacement réalisé en covoiturage, les horaires et les tarifs déterminent fortement le choix du véhicule : lors de leur dernier déplacement en covoiturage, 89 % des passagers ont privilégié l'horaire de départ, 79 % le tarif, 53 % les avis et commentaires présents sur la plateforme, 27 % le profil du conducteur et 22 % le véhicule (confort, nombre de places disponibles, etc.).

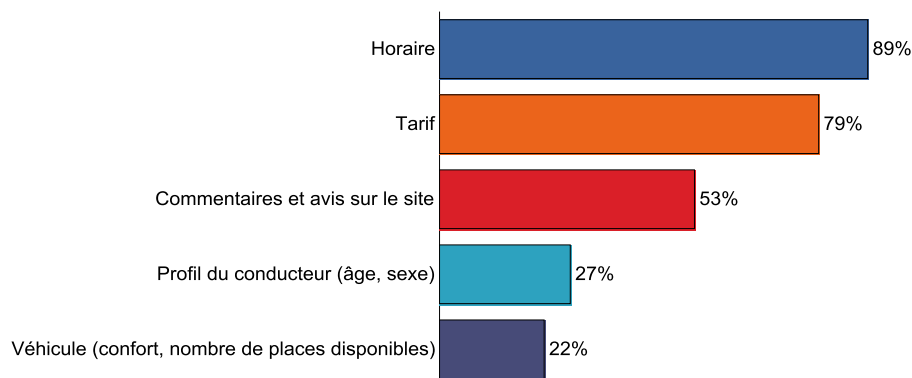


Figure 42 : L'horaire et le tarif ont déterminé le choix des passagers lors du dernier covoiturage

L'intermodalité est forte entre le covoiturage et les transports en commun. Les transports en commun sont le mode de transport principal pour rejoindre le covoiturage. Lors de leur dernier déplacement réalisé en covoiturage, 44 % des passagers ont rejoint leur covoiturage par les transports en commun.

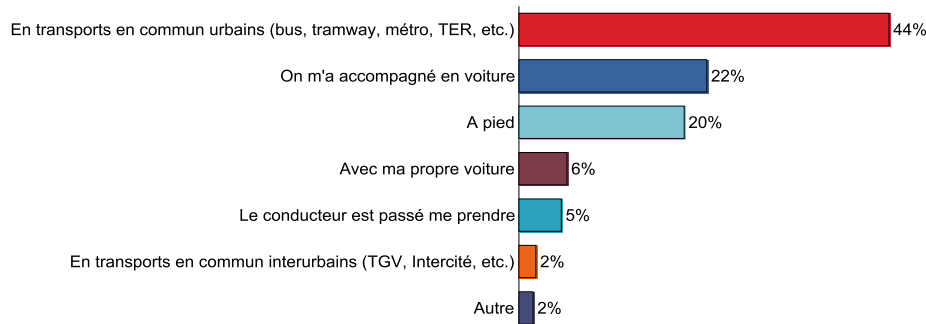


Figure 43 : La majorité des passages ont rejoint leur covoiturage en transport en commun lors de leur dernier déplacement

Arrivés à destination, les passagers qui ne sont pas déposés sur le lieu de destination final (soit 41 % des passagers lors du dernier déplacement) rejoignent leur destination grâce à un tiers qui les vient les chercher (44 %) ou en transports en commun (40 %).

Pour les conducteurs, les **détours** pour rejoindre les passagers de l'équipage sont peu fréquents et plutôt courts. Parmi les conducteurs lors du dernier déplacement, 36 % déclarent ne pas avoir fait de détour. Chez les conducteurs qui ont fait un détour, 35 % ont réalisé un détour de moins de 2 kilomètres pour rejoindre leurs passagers, 38 % entre 2 et 5 kilomètres et 27 % plus de 5 kilomètres.

Les **points de rendez-vous** les plus fréquents pour le covoiturage pour les loisirs sont les **gares** et les **parkings** (centre commercial, équipement) puisque 65 % des répondants les déclarent comme point de rendez-vous du dernier déplacement (respectivement 36 % et 29 %).

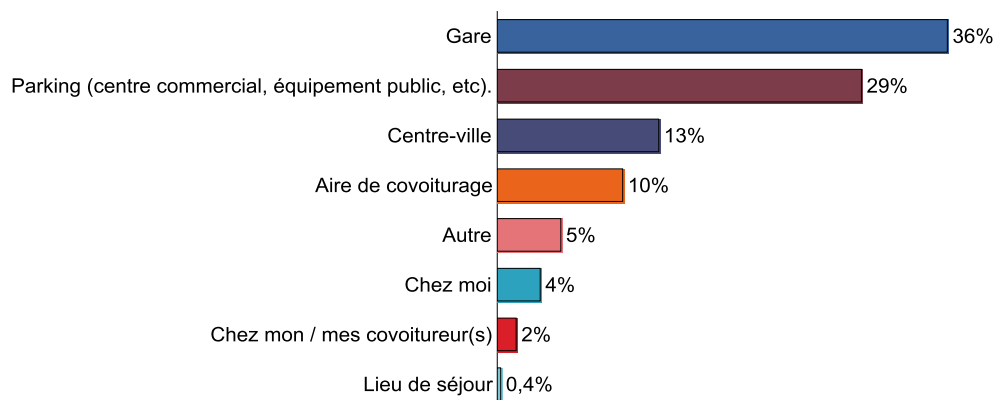


Figure 44 : Point de rendez-vous lors du dernier déplacement en covoiturage

La large diffusion des pratiques du covoiturage interroge sur ses impacts sur les usages des autres modes de transport et le bilan environnemental de ce mode de transport.

5.2.2. Estimer les impacts du covoiturage

Le covoiturage retarde l'obtention du permis et la motorisation des passagers

Le covoiturage a peu d'impact sur l'évolution de la motorisation des ménages. 81 % des répondants déclarent que le covoiturage n'a induit aucun changement et seulement 3 % déclarent que cette pratique les a amenés à se séparer d'une voiture. En revanche, pour 11 % de l'échantillon, la pratique du covoiturage a permis de retarder l'accès à l'automobile : soit en retardant le passage du permis de conduire (7 %) soit en retardant l'achat d'un véhicule (4 %). Lorsqu'on considère seulement les passagers lors du dernier déplacement réalisé en covoiturage, **13 % des passagers ont retardé l'accès à l'automobile grâce au covoiturage : 8 % en retardant le passage du permis de conduire et 5 % en retardant l'achat d'un véhicule.**

Diriez-vous que la pratique du covoiturage vous a amené à :

	De 18 à 25		De 25 à 30		De 30 à 40		De 40 à 55		55 et plus		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Vous séparez d'un véhicule	1	0,4%	15	4%	9	3%	6	3%	3	4%	34	3%
Retarder le passage du permis de conduire	31	10%	32	9%	24	7%	2	0,8%	0	0%	88	7%
Retarder l'achat d'un premier / d'un véhicule supplémentaire	18	6%	18	5%	12	4%	4	2%	5	6%	58	4%
Changer de véhicule	2	0,6%	0	0%	3	0,9%	4	2%	1	1%	10	0,7%
Acheter un véhicule	4	1%	0	0%	4	1%	2	0,9%	0	0%	11	0,8%
Ne pas me séparer de ma voiture	8	3%	4	1%	12	4%	14	6%	7	7%	45	3%
Aucun de ces changements	232	78%	293	81%	271	81%	205	86%	74	82%	1075	81%
Total	296	100%	362	100%	335	100%	237	100%	90	100%	1320	

p = <1 ; Khi2 = 69 ; ddl = 24 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 45 : Un fort impact du covoiturage sur l'accès à l'automobile (véhicule, permis) chez les moins de 30 ans

Parmi les 146 répondants pour qui la pratique du covoiturage a permis de retarder l'accès à l'automobile, la majorité d'entre eux ont moins de 30 ans puisque l'âge moyen est de 28 ans (contre 34 ans pour l'ensemble des covoitureurs) et l'âge médian de 26 ans. Si 37 % d'entre eux sont étudiants (contre 26 % pour l'ensemble des covoitureurs), 42 % sont des actifs (contre 53 %).

	actif à plein temps (+32h/semaine)		actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)		en recherche d'emploi		étudiant ou en formation		au foyer		retraité(e)		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
BlaBlaCar	611	44%	124	9%	221	16%	357	26%	24	2%	56	4%	1393	100%
Retard accès VP	48	33%	13	9%	28	19%	54	37%	1	1%	2	1%	146	100%

p = <1 ; Khi2 = 14 ; ddl = 5 (S)

La relation est significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 46 : Une majorité d'actifs chez les covoitureurs ayant retardé l'accès à la voiture particulière

Cette catégorie de covoitureurs est très mobile puisque 67 % d'entre eux se déplacent plus d'une fois par mois à plus de 80 kilomètres de leur domicile (contre 56 % de l'ensemble des covoitureurs). Logiquement, ils sont moins motorisés que l'ensemble des covoitureurs avec 52 % d'entre eux qui appartiennent à un ménage non-motorisés contre 41 % et utilisent davantage les transports en commun au quotidien (45 % contre 38 %). Le covoiturage les a conduit à davantage utiliser la voiture particulière en tant que passager (77 % contre 53 % de l'ensemble des covoitureurs) et à moins utiliser le train (81 % contre 64 %).

	Davantage		Moins		Pas de changement		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
BlaBlaCar	729	53%	90	7%	555	40%	1373	100%
Retard accès VP	109	77%	9	6%	24	17%	141	100%

p = <1 ; Khi2 = 32 ; ddl = 2 (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.



Figure 47 : Une plus forte hausse des usages de la voiture en tant que passager

	Davantage		Moins		Pas de changement		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
BlaBlaCar	50	4%	872	64%	445	33%	1366	100%
Retard accès VP	2	2%	117	81%	24	17%	143	100%

p = <1 ; Khi2 = 18 ; ddl = 2 (TS)

La relation est très significative.

Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

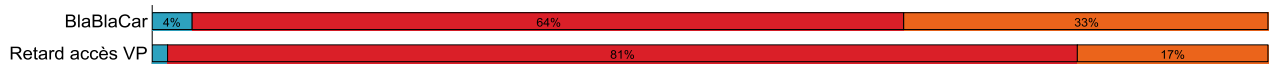


Figure 48 : Une plus forte baisse des usages du train

Si plus des trois quarts des répondants déclarent que le covoiturage n'a rien changé à leur équipement automobile, les plus jeunes répondants estiment que le covoiturage a retardé l'obtention du permis de conduire ou l'acquisition d'un véhicule.

Le covoiturage augmente l'accès à la mobilité pour les jeunes non-motorisés

Les covoitureurs sont très mobiles au regard de l'ensemble de la population. Une des hypothèses à vérifier est que le covoiturage permet d'augmenter la mobilité des covoitureurs en permettant de se déplacer de manière plus économe qu'en prenant le train et en permettant d'amortir les frais de la voiture personnelle.

Si 44 % des covoitureurs pour les loisirs déclarent qu'ils se déplaceraient autant sans le covoiturage, **56 % déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent**. Les passagers sont les bénéficiaires principaux du covoiturage puisque sans le covoiturage seulement 38 % d'entre eux se déplaceraient autant. La majorité des conducteurs auraient réalisé le trajet, même sans covoitureurs, et déclarent donc qu'ils se seraient déplacés autant sans le covoiturage. 21 % des conducteurs déclarent qu'ils se seraient déplacés moins souvent, dont 5 % beaucoup moins souvent, sans le covoiturage.

Sans le covoiturage, est-ce que vous vous déplaceriez aussi souvent ?

	Oui, je me déplacerais autant		Non, je me déplacerais un peu moins souvent		Non, je me déplacerais beaucoup moins souvent		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Conducteur	65	78%	13	16%	5	5%	83	100%
Passager	315	38%	351	42%	169	20%	835	100%
Les deux	85	58%	49	34%	11	8%	145	100%
Total	464	44%	414	39%	185	17%	1063	

p = <1 ; Khi2 = 69 ; ddl = 4 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

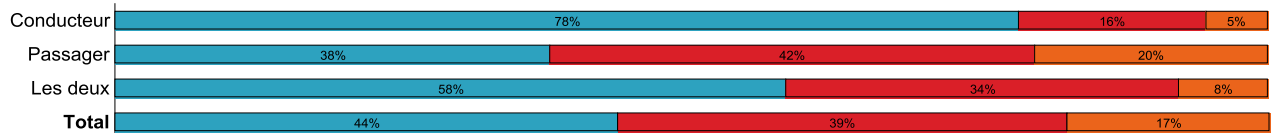


Figure 49 : Le covoiturage permet aux passagers de se déplacer davantage

Les covoitureurs qui se déplacent fréquemment sont les principaux bénéficiaires de cette augmentation de la mobilité.

Sans le covoiturage, est-ce que vous vous déplaceriez aussi souvent ?

	Oui, je me déplacerais autant		Non, je me déplacerais un peu moins souvent		Non, je me déplacerais beaucoup moins souvent		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Ponctuel - vers destinations différentes	145	52%	91	33%	43	15%	280	100%
Récurrent - plusieurs fois par an	248	44%	232	42%	78	14%	559	100%
Récurrent - plusieurs fois par mois	68	33%	83	40%	57	28%	209	100%
Récurrent - plusieurs fois par semaine	3	16%	7	45%	6	38%	16	100%
Total	464	44%	414	39%	185	17%	1063	

p = <1 ; Khi2 = 38 ; ddl = 6 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

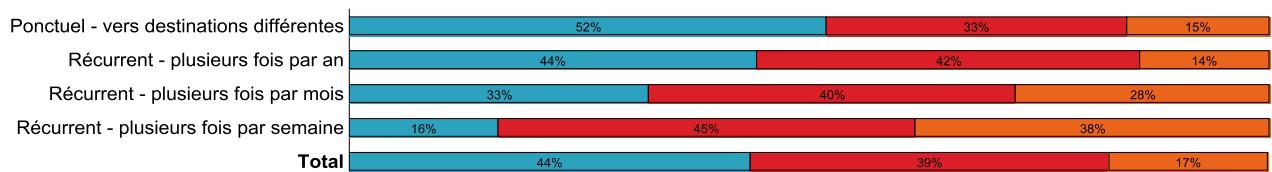


Figure 50 : Le covoiturage permet de se déplacer plus souvent

Dans la mesure où les passagers sont plutôt jeunes et non-motorisés, le covoiturage permet à ce type de public d'avoir accès à la mobilité :

- Seulement 28 % des moins de 20 ans se déplaceraient autant sans le covoiturage contre 60 % des 60 ans et plus.
- 32 % des répondants non-motorisés se déplaceraient autant sans le covoiturage contre 61 % des répondants dont le ménage possède trois véhicules ou plus.

Le covoiturage favorise donc la mobilité en étant moins cher que le train et la voiture autosoliste.

Une hausse des taux d'occupation des voitures

Le covoiturage permet d'augmenter considérablement les taux d'occupation des véhicules. Il est une véritable alternative à l'usage autosoliste de la voiture. Pour le dernier déplacement réalisé pour les loisirs, le taux d'occupation était de 3,4 personnes par véhicules sans différence significative selon la récurrence du covoiturage.

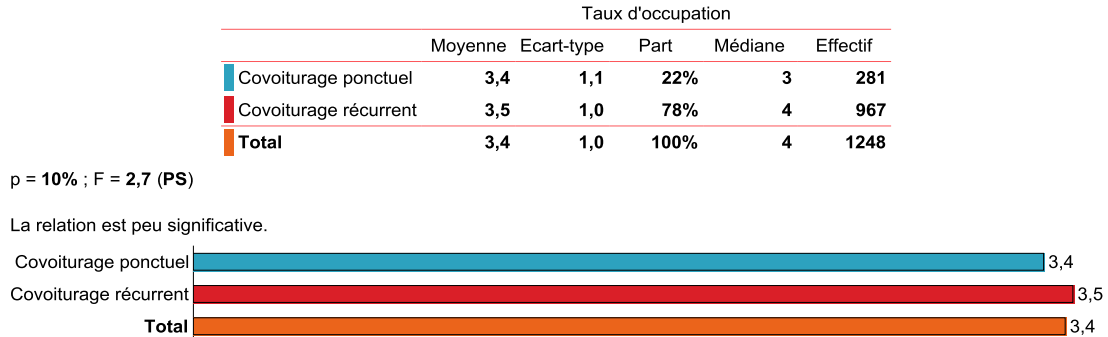


Figure 51 : Un taux d'occupation moyen de 3,4 personnes par voiture

Entre 2009 et 2015, le taux d'occupation des déplacements en covoiturage est **resté stable** : il était de 3,3 en 2009 selon la MAIF et est de 3,4 en 2015 selon la présente étude. Par rapport à l'ensemble des déplacements réalisés en voiture, le covoiturage permet **d'augmenter significativement le taux d'occupation**. En effet, le taux d'occupation moyen en France est de 1,22 personnes par voiture (ENTD, 2008).

Pour le covoiturage pour les loisirs, **le taux d'occupation du véhicule augmente avec la distance moyenne parcourue** : le taux d'occupation moyen est de 3,2 personnes par véhicule pour des trajets inférieurs à 200 kilomètres contre 3,8 pour des trajets de plus de 1000 kilomètres. Ce résultat s'explique par une incitation plus forte de la part du conducteur à remplir sa voiture pour un long trajet coûteux.

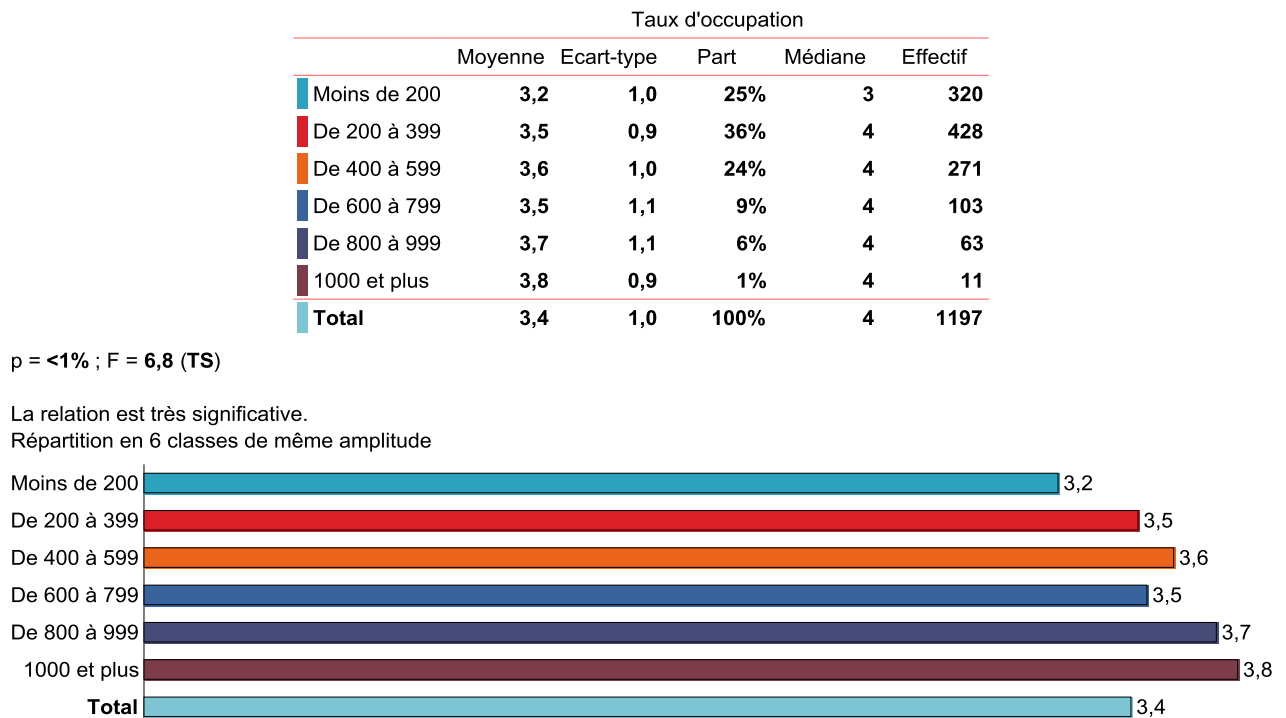


Figure 52 : Plus le trajet est long, plus le taux d'occupation est élevé

Une forte concurrence avec la voiture autosoliste et avec le train

Sans le covoiturage, les conducteurs auraient utilisé majoritairement leur voiture et les passagers le train

Si le covoiturage n'avait pas été utilisé pour réaliser le dernier déplacement, 67 % des conducteurs auraient utilisé leur voiture personnelle (ou une voiture en location) et 69 % des passagers se seraient déplacés en train. Parmi les passagers qui auraient utilisé leur voiture, le tiers déclare également être conducteur (alors que les covoitureurs à la fois conducteur et passager ne représentent que 15 % de l'ensemble des passagers). Le covoiturage permet ainsi un véritable choix entre être passager d'un véhicule ou conduire son propre véhicule.

	CONDUCTEUR	PASSAGER
Voiture	67%	16%
Train	14%	42%
TGV	10%	27%
Car	1%	2%
Avion	1%	1%
Pas déplacement	8%	12%

Tableau 8 : Modes de transport qui aurait été utilisé lors du dernier déplacement sans le covoiturage

Ainsi, si le covoiturage est une alternative à l'usage autosoliste de la voiture, il concurrence également fortement le train surtout pour les déplacements des étudiants se déplaçant vers le domicile familial et pour les déplacements pour les loisirs. Avant de réaliser leur dernier déplacement en covoiturage, **69 % des répondants déclarent avoir comparé avec un autre mode de transport**. Les conducteurs lors du dernier déplacement ont moins comparé avec les autres modes de transport que les passagers : seulement 37 % des conducteurs ont comparé contre 74 % des passagers. **Ainsi, les conducteurs proposent des places pour des passagers, mais réalisent leur trajet même sans covoiturage.**

Parmi les répondants qui déclarent avoir comparé, 53 % ont comparé avec le train (TER, Corail, InterCité) et 36 % avec le TGV. Il s'agit surtout de passagers. Seulement 5 % ont comparé avec la voiture particulière sans covoiturage.

	Voiture particulière en tant que conducteur sans covoitureur(s)		Voiture en location		Train (TER, Corail, Intercité)		TGV		Car		Avion		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Conducteur	9	14%	0	0,3%	26	42%	21	33%	0	0,8%	6	10%	63	100%
Passager	39	5%	3	0,4%	431	54%	292	36%	29	4%	10	1%	803	100%
Total	48	5%	3	0,4%	457	53%	313	36%	29	3%	16	2%	866	

p = 0 ; Khi2 = 34 ; ddl = 5 (TS)

La relation est très significative.

Des modalités ont été regroupées. Les éléments sur (sous) représentés sont colorisés.



Figure 53 : Une forte comparaison avec le train

Cette forte concurrence avec le train a des impacts sur les évolutions des kilomètres parcourues en voiture particulière et sur le bilan environnemental du covoiturage.

Une évolution des fréquence d'usage des passagers de voiture particulière et du train

Le covoiturage a des impacts significatifs sur les usages de la voiture particulière en tant que passager : alors que 26 % des répondants n'étaient jamais passagers de voiture particulière avant le covoiturage, ils ne sont plus que 19 % depuis.

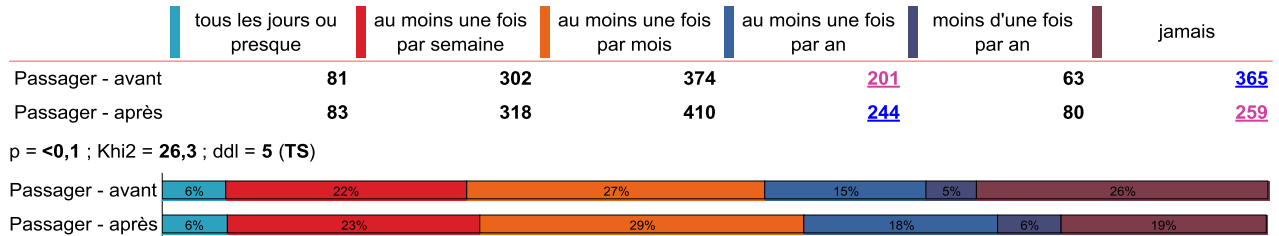


Figure 54 : Une hausse des usages mensuels de la voiture particulière en tant que passager

En revanche, le covoiturage n'a pas d'impact sur les fréquences d'usage de la voiture en tant que conducteur.

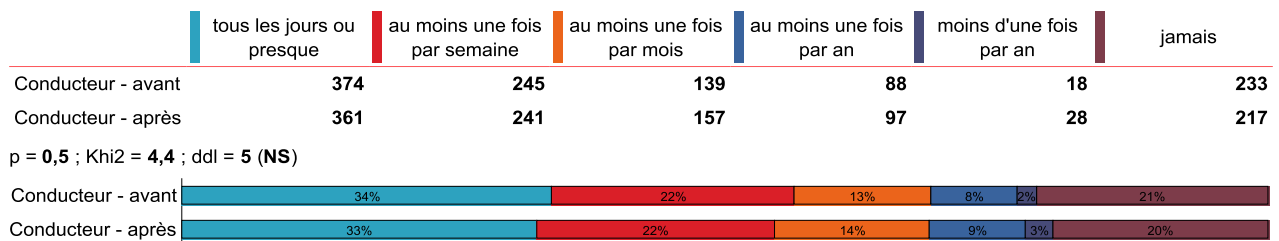


Figure 55 : Une stabilité des usages de la voiture en tant que conducteur

Lorsque les répondants sont invités à estimer les impacts du covoiturage sur fréquences de déplacements, 53 % des répondants estiment que le covoiturage les a conduits à davantage utiliser la voiture en tant que passager et seulement 8 % des répondants estiment que le covoiturage les a conduits à davantage utiliser la voiture en tant que conducteur. **Le covoiturage permet donc d'augmenter le taux d'occupation de véhicules mais ne semble pas ajouter des véhicules sur la route.**

La voiture en tant que passager (y compris en covoiturage)

La voiture personnelle en tant que conducteur (y compris en covoiturage)

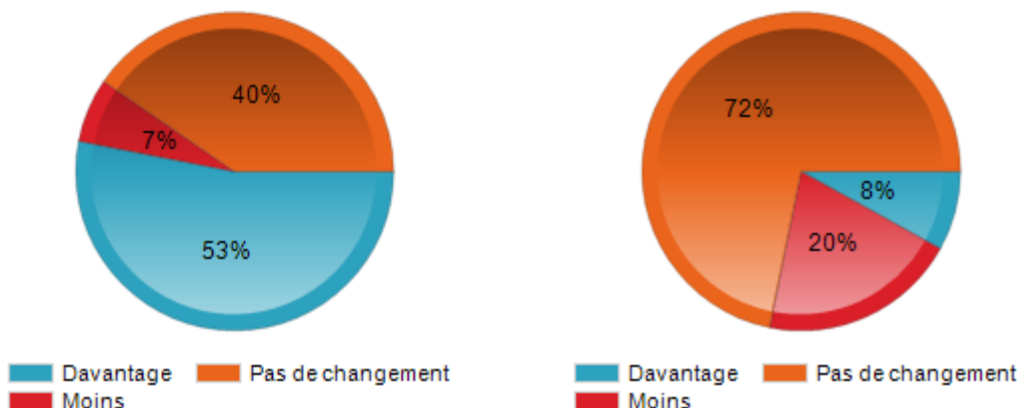


Figure 56 : Une hausse des usages de la voiture en tant que passager mais une stabilité des usages en tant que conducteur

La plus forte diminution concerne **les fréquences d'usage du train**, confirmant la forte concurrence du covoiturage pour ce mode de transport. Ainsi, alors que 40 % des usagers se déplaçaient au moins une fois par mois en train avant le covoiturage, ils ne sont plus que 26 % en covoiturant.

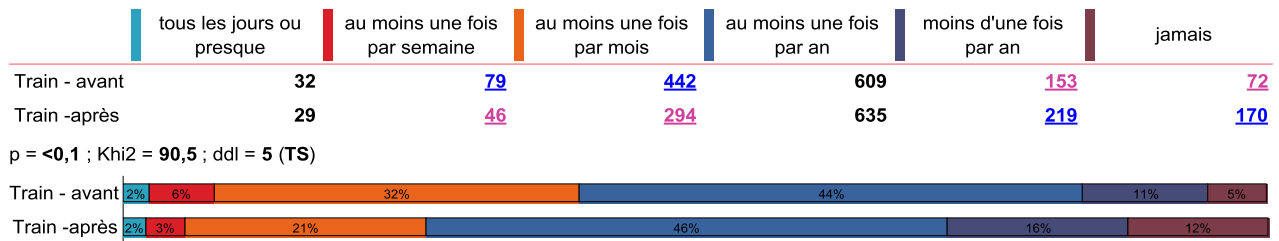


Figure 57 : Une forte baisse des usages hebdomadaires du train

Lorsque les répondants sont invités à estimer les impacts du covoiturage sur fréquences de déplacements, **64 % des répondants estiment que le covoiturage les a conduits à moins utiliser le train.**

Le train / le TGV

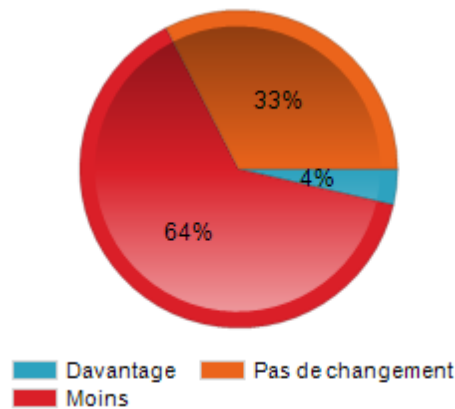


Figure 58 : Une forte diminution des usages du train

Le covoiturage n'a d'impact que sur les usages de la voiture particulière et du train, mais n'a pas d'impact sur les usages des autres modes de transport comme les deux-roues motorisés, le vélo ou la location de voitures.

Des changements de comportement de mobilité dûs à la plateforme et suite à un déménagement

Pour 46 % des répondants, ces changements sont **principalement dus à leur inscription** sur une plateforme de covoiturage. L'âge, le genre, la composition familiale ou encore l'activité n'influe pas les réponses. En revanche, **une forte fréquence d'usage du covoiturage renforce la perception que l'inscription sur une plateforme de covoiturage a modifié leur comportement de mobilité**. En effet, 60 % des répondants qui covoiturent plus d'une fois par semaine déclarent que leurs changements de pratique de mobilité sont dus à leur inscription sur la plateforme de covoiturage, alors qu'ils ne sont que 23 % pour les répondants qui covoiturent moins d'une fois par an.

Diriez-vous que vos changements de comportement de mobilité sont dus...

	à votre inscription à un site de covoiturage		à d'autres événements dans votre parcours de vie		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Ponctuel - vers destinations différentes	120	43%	161	57%	281	100%
Récurrent - plusieurs fois par an	321	46%	375	54%	696	100%
Récurrent - plusieurs fois par mois	166	51%	160	49%	325	100%
Récurrent - plusieurs fois par semaine	28	60%	19	40%	47	100%
Total	635	47%	714	53%	1350	

p = 0 ; Khi2 = 8 ; ddl = 3 (PS)

La relation est peu significative.
Des modalités ont été regroupées

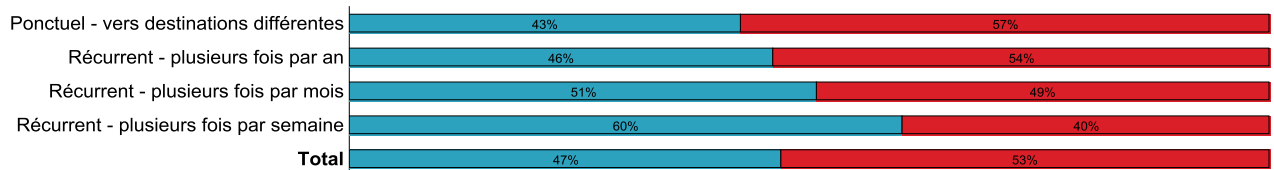


Figure 59 : Le covoiturage récurrent est responsable des changements de comportements de mobilité

>> Focus sur les autres plateformes de covoiturage <<

Si 46 % des membres de BlaBlaCar estiment que leurs changements de pratique de mobilité sont principalement dus à leur inscription sur la plateforme de covoiturage, ils ne sont que 37 % parmi les membres de la Roue Verte. Il y a donc un fort effet de la plateforme BlaBlaCar sur les changements de comportement de mobilité.

Parmi les répondants déclarant que ces changements sont dus à d'autres événements de leur parcours de vie, 38 % suite à un déménagement, et 30 % déclarent qu'il s'agit de changement par conviction et/ou par le souhait d'un changement de mode de vie. Les déménagements sont les principaux événements cités par les covoitureurs récurrents, il s'agit principalement du départ du domicile familial par les étudiants ou les jeunes actifs.

	Evolution de la composition du ménage (mariage, enfant, divorce, etc.)		Acquisition d'un smartphone		Convictions / changement de mode vie		Perte d'emploi		Déménagement	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Ponctuel - vers destinations différentes	32	26%	5	4%	47	38%	15	12%	25	20%
Récurrent - plusieurs fois par an	59	19%	10	3%	105	33%	19	6%	121	38%
Récurrent - plusieurs fois par mois	34	26%	6	5%	21	16%	3	2%	66	50%
Récurrent - plusieurs fois par semaine	5	27%	0	0%	3	19%	0	0%	9	54%
Total	130	22%	22	4%	177	30%	37	6%	221	38%

p = 0 ; Khi2 = 45 ; ddl = 12 (TS)

La relation est très significative.
Des modalités ont été regroupées Les éléments sur (sous) représentés sont coloriés.

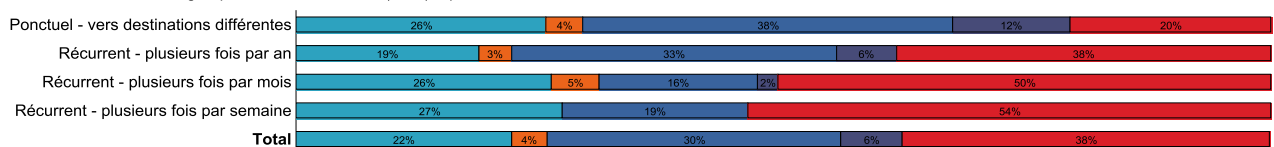


Figure 60 : Les déménagements, et particulièrement le départ du domicile familial, conduit à la pratique du covoiturage

Dans la mesure où le covoiturage concurrence le train et augmente le taux d'occupation des véhicules en circulation sans en induire de nouveau, quelles sont les évolutions des kilomètres parcourus et les émissions de CO₂ associées ?

Impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus et les émissions de CO₂

A partir du dernier déplacement réalisé, l'impact du covoiturage sur les kilomètres parcourus et des émissions de CO₂ associées a été estimé.

Les données utilisées sont les suivantes : la longueur moyenne du dernier déplacement selon que le covoitureur était conducteur ou passager¹⁹, la part des modes de transport utilisés par les conducteurs ou les passagers s'ils n'avaient pas fait de covoiturage et le taux d'occupation moyen.

Impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus en voiture particulière

Concernant les kilomètres parcourus en voiture particulière, le différentiel par équipage a été estimé comme suit :

- 67 % des conducteurs auraient utilisé la voiture particulière sans le covoiturage. Les 33 % de conducteurs qui auraient utilisé un autre mode de transport que le covoiturage ont parcouru en moyenne 379 kilomètres, ce qui entraîne une augmentation moyenne de 126 kilomètres supplémentaires en voiture particulière par équipage (33 % *319 kilomètres) par rapport à une situation sans covoiturage.
- 16 % des passagers auraient utilisé la voiture particulière sans le covoiturage. Ces derniers ont parcouru en moyenne 364 kilomètres, ce qui entraîne une économie moyenne de 142 kilomètres par équipage (16%*2,5 passagers*364 kilomètres) par rapport à une situation sans covoiturage.
- Le différentiel de kilomètres parcourus en voiture particulière est donc de 16 kilomètres en moins par équipage, ce qui représente 4 % de la distance moyenne parcourue lors du dernier déplacement en covoiturage. Autrement dit, **un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une économie de 0,04 kilomètres en voiture particulière.**
- Les **détours** réalisés par les conducteurs pour prendre ou déposer leurs passagers ont été négligés en raison des faibles distances parcourues. En effet, lors du dernier déplacement, 65 % des conducteurs ont réalisé un détour et parmi eux, 70 % ont réalisé un détour de moins de 5 kilomètres, soit moins de 1,5 % de la distance totale parcourue en moyenne par les conducteurs (376 kilomètres).

En kilomètres économisés :	
En moyenne pour un équipage :	
Kilomètres en voiture particulière supplémentaires pour les conducteurs	126,33
Kilomètres en voiture particulière économisés pour les passagers	-142,40
Différentiel total de kilomètres par équipage	-16,07
RATIO (en %)	
<i>Part des kilomètres économisés parmi la moyenne des kilomètres parcourus par les conducteurs</i>	- 4,24%

Tableau 9 : Impact du covoiturage sur les kilomètres parcourus en voiture particulière

Impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus en train

Les analyses précédentes ont montré que le covoiturage était en très forte concurrence avec le train (Corail, Intercité et TGV). Le tableau suivant présente les impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus en train et les résultats sont obtenus comme suit :

¹⁹ Les distances moyennes du dernier déplacement ont été calculées *a posteriori* avec le logiciel MapInfo à partir des communes de départ et d'arrivée déclarées par les répondants. Les distances à vol d'oiseau ont été redressées par l'application d'un coefficient de 1,4 pour obtenir une estimation des distances réellement parcourues selon la méthodologie proposée par le CEREMA.

- 24 % des conducteurs auraient utilisé le train sans le covoiturage et ils auraient parcouru en moyenne 425 kilomètres en train (Corail, Intercité) et 507 kilomètres en TGV, ce qui entraîne une diminution en moyenne de 112 kilomètres parcourus en train pour les conducteurs par rapport à une situation sans covoiturage.
- 67 % des passagers auraient utilisé le train sans le covoiturage et auraient parcouru en moyenne 322 kilomètres en train (Corail, Intercité) et 439 kilomètres en TGV, ce qui entraîne une diminution en moyenne de 634 kilomètres parcourus en train pour les passagers (2,5 par équipage) par rapport à une situation sans covoiturage.
- Le différentiel de kilomètres parcourus en train (Corail, Intercité, TGV) est donc de 746 kilomètres par équipage, ce qui représente 197 % de la distance moyenne parcourue par un conducteur lors du dernier déplacement en covoiturage. Autrement dit, **un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une diminution de près de 2 kilomètres en train.**

En kilomètres économisés :	
Kilomètres en train économisés pour les conducteurs	-111,94
Kilomètres en train économisés pour les passagers	-634,27
Différentiel total kilomètres de train par équipage	-746,21
RATIO (en %)	
<i>Part des kilomètres en train économisés parmi la moyenne des kilomètres parcourus en voiture particulière par les conducteurs</i>	-197 %

Tableau 10 : Impact du covoiturage sur les kilomètres parcourus en train

Impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus en avion

Le report modal de l'avion vers le covoiturage est très faible, mais cette concurrence se fait sur les trajets les plus longs. Les chiffres présentés ci-après sont fournis à titre indicatif, mais sont calculé à partir de faibles effectifs. Le tableau suivant présente les impacts du covoiturage sur les kilomètres parcourus en avion et les résultats sont obtenus comme suit :

- 1 % des conducteurs auraient utilisé l'avion sans le covoiturage et auraient parcouru 369 kilomètres, ce qui entraîne une diminution en moyenne de 2,37 kilomètres parcourus en avion pour les conducteurs par rapport à une situation sans covoiturage.
- 1 % des passagers auraient utilisé l'avion sans le covoiturage et auraient parcouru 877 kilomètres, ce qui entraîne une diminution en moyenne de 23 kilomètres parcourus en avion pour les passagers par rapport à une situation sans covoiturage.
- Le différentiel de kilomètres parcourus en avion est donc de 25 kilomètres par équipage, ce qui représente 6,7 % de la distance moyenne parcourue par un conducteur lors du dernier déplacement en covoiturage. Autrement dit, **un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une diminution de près de 0,07 kilomètres en avion.**

En kilomètres économisés :	
Kilomètres en avion économisés pour les conducteurs	-2,37
Kilomètres en avion économisés pour les passagers	-23,01
Différentiel total kilomètres d'avion par équipage	-25,38
RATIO (en %) <i>Part des kilomètres en avion économisés parmi la moyenne des kilomètres parcourus en voiture particulière par les conducteurs</i>	-6,70 %

Tableau 11 : Impact du covoiturage sur les kilomètres parcourus en avion

L'impact du covoiturage est assez faible sur les kilomètres parcourus en voiture particulière. Ainsi, un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une économie de 0,04 kilomètres en voiture particulière. L'impact est plus important sur les usages du train puisqu'un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une diminution de près de 1,97 kilomètres en train. Enfin, un kilomètre covoituré entraîne la diminution de 0,07 km en avion.

Impacts du covoiturage sur les émissions de CO₂

En traduisant les kilomètres parcourus et non-parcourus selon les différents modes de transport en émissions de CO₂²⁰, les résultats montrent que **le covoiturage permet une économie d'un peu plus de 12 % des émissions à l'échelle de l'équipage**. Ce chiffre est obtenu en comparant les émissions des conducteurs et des passagers avec ou sans le covoiturage.

En émissions de CO ₂ :	
	kgCO ₂
Emissions CO ₂ du conducteur <i>sans covoiturage</i>	47,95 ^a
Emissions CO ₂ du conducteur <i>avec covoiturage</i>	70,34 ^b
Différentiel d'émissions de CO₂ pour les conducteurs	22,40
Emissions CO ₂ d'un passager <i>sans covoiturage</i>	13,08 ^c
Emissions CO ₂ d'un passager <i>avec covoiturage</i>	0,00 ^d
Différentiel d'émissions de CO₂ par passager	-13,08
Différentiel d'émissions de CO₂ par équipage (sans conducteur)	-32,70
Différentiel total pour l'équipage	-10,30
RATIO (en %) <i>Part des émissions économisées par rapport aux émissions sans le covoiturage</i>	-12,77 %

Tableau 12 : Impact du covoiturage sur les émissions de CO₂ dues aux déplacements en voiture particulière

²⁰ Les données suivantes ont été prises en compte : la voiture émet en moyenne 0,1856 kgCO₂/km, le train (Corail Intercité) émet 0,00894 kgCO₂/km, le TGV émet 0,00371 kgCO₂/km, le car 0,0206 kgCO₂/km et l'avion émet 0,15582 kgCO₂/km pour des trajets inférieurs à 1 000 km pour des avions de 180 à 250 passagers (hypothèses minimisant le facteur d'émission). Sources : ADEME, Chiffres clés énergie climat ; MEDDE, Information CO₂ des prestations de transport – Guide méthodologique

Formules utilisées :

a / La formule utilisée est la suivante : Distance moyenne des conducteurs lors du dernier déplacement * (part des conducteurs qui auraient utilisés la voiture * émissions moyennes voiture + part des conducteurs qui auraient utilisés le train * émissions moyennes train + part des conducteurs qui auraient utilisés le TGV * émissions moyennes TGV + part des conducteurs qui auraient utilisés le car * émissions moyennes car + part des conducteurs qui ne se seraient pas déplacés * 0)

b/ La formule utilisée est la suivante : Distance moyenne des conducteurs lors du dernier déplacement * émissions moyennes voiture

c / La formule utilisée est la suivante : Distance moyenne des passagers lors du dernier déplacement * (part des passagers qui auraient utilisés la voiture * émissions moyennes voiture + part des passagers qui auraient utilisés le train * émissions moyennes train + part des passagers qui auraient utilisés le TGV * émissions moyennes TGV + part des passagers qui auraient utilisés le car * émissions moyennes car + part des passagers qui ne se seraient pas déplacés * 0)

d/ Le chiffre est nul dans la mesure où les émissions du véhicule utilisé pour le covoiturage sont comptabilisées au niveau du conducteur. Les détours associés à la prise et à la dépose n'ont pas été pris en compte dans la mesure où il a été démontré précédemment que ces distances étaient négligeables.

Les calculs ont également été affinés en prenant en compte les distances moyennes pour chaque mode auquel le covoiturage a été substitué et le résultat obtenu est très proche : 11,97 %.

L'impact du covoiturage sur les émissions de CO₂ est donc de l'ordre de 12 % à l'échelle d'un équipage.

Des véhicules moins polluants en circulation ?

Le parc de voitures possédées par les conducteurs compte 82 % de voitures diesel. Il y a une différence importante par rapport au parc français qui est composé de 64% de véhicules diesel et 36 % de voitures essence²¹. C'est le contraire pour les passagers dont la proportion de voitures essence et diesel est équilibrée.

	Parc français en 2014	Conducteurs	passagers	Conducteurs ou passagers
Voitures essence	36%	17%	48%	28%
Voitures diesel	64%	82%	52%	72%

Tableau 13 : répartition des voitures possédées par les covoitureurs selon le type carburant utilisé

Les véhicules détenus par les covoitureurs se répartissent de la façon suivante :

²¹ Parc 2014 issu du parc France IFSTTAR 1990 - 2030 intégré dans l'outil HBEFA 3.2. Source : M. André, A.-L. Roche et L. Bourcier, Statistiques de parcs et trafic pour le calcul des émissions de polluants des transports routiers en France, mars 2014

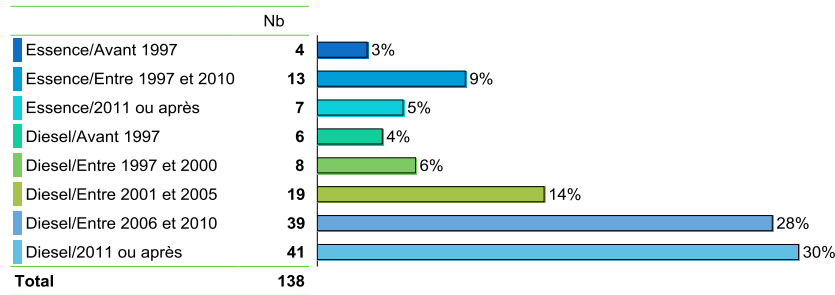


Figure 61 : répartition des voitures possédées par les conducteurs

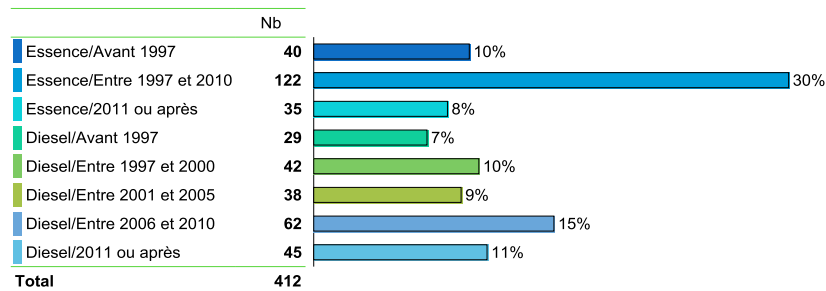


Figure 62 : répartition des voitures possédées par les passagers

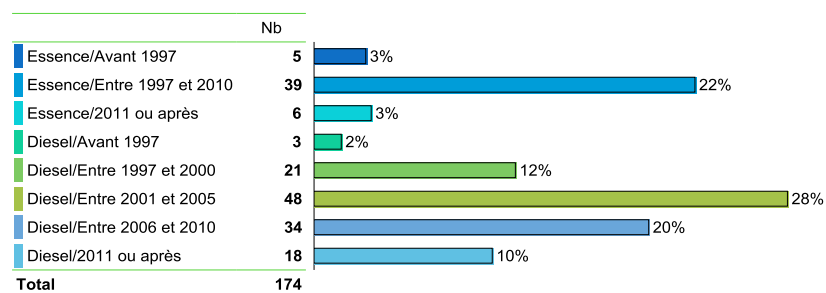


Figure 63 : répartition des voitures possédées par les « conducteurs ou passagers »

L'arrêté du 3 mai 2012 établit la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, principalement les particules et les oxydes d'azote. Les véhicules sont classés en fonction de leur niveau réglementaire d'émission (normes Euro) en plusieurs groupes : 1 étoile pour les véhicules les plus polluants, jusqu'à 5 étoiles pour les véhicules les moins polluants (les plus récents). Pour les voitures particulières, cela correspond à :

Niveau d'émissions	VP essence	VP diesel
1*	Immatriculés jusqu'au 31 décembre 1996 (pré-euro 2)	Immatriculés jusqu'au 31 décembre 1996 (pré-euro 2)
2*		Immatriculés entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 (Euro 2)
3*		Immatriculés entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 (Euro 3)
4*	Immatriculés entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2010 inclus (Euro 2, Euro 3 et Euro 4)	Immatriculés entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 (Euro 4)
5*	Immatriculés à partir du 1 ^{er} janvier 2011 (Euro 5)	Immatriculés à partir du 1 ^{er} janvier 2011 (Euro 5)

Tableau 14 : Classification du parc par niveau d'émission de polluants atmosphériques

Une classification similaire existe pour les 2-roues motorisés, les camionnettes, les poids lourds, autobus et autocars.

A titre d'illustration, le plan anti-pollution de la ville de Paris annoncé en février 2015 prévoit une circulation restreinte pour les VP 1* à partir de juillet 2016 (ils ne pourront circuler en semaine qu'entre 20h et 8h du matin). Entre 2017 et 2020, les véhicules de classes 2*, 3*, puis 4*, seront progressivement interdits.

Si on reclasse ces différentes catégories de véhicules par nombre d'étoiles comme décrit ci-dessus, on obtient :

Niveau d'émissions	Parc français en 2014 ²²	Conducteurs	Passagers	Conducteurs ou passagers
1*	7 %	7 %	17 %	5 %
2*	4 %	6 %	10 %	12 %
3*	15 %	14 %	9 %	28 %
4*	45 %	37 %	45 %	42 %
5*	29 %	35 %	19 %	13 %

Tableau 15 : répartition des voitures des covoitureurs selon leur niveau d'émission

Le parc des voitures des conducteurs est proche du parc français moyen avec une proportion légèrement plus importante de voitures 5* (35 % contre 29 %). A l'opposé, le parc des voitures possédées par les passagers est plus ancien et plus polluant que le parc français moyen, avec 27 % de voitures 1* et 2* contre 11 % et seulement 19 % de voitures 5*.

Parmi les personnes qui étaient conducteurs lors de leur dernier trajet en covoiturage, les niveaux d'émission des véhicules qu'ils possèdent, et donc des kilomètres réalisés en covoiturage, se répartissent de la manière suivante :

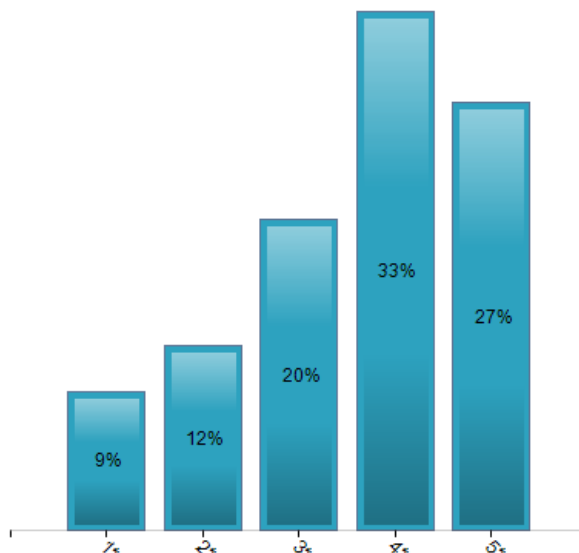


Figure 64 : Véhicules possédés par les conducteurs lors du dernier trajet covoituré

²² Parc 2014 issu du parc France IFSTTAR 1990 - 2030 intégré dans l'outil HBEFA 3.2. Source : M. André, A.-L. Roche et L. Bourcier, Statistiques de parcs et trafic pour le calcul des émissions de polluants des transports routiers en France, mars 2014

Parmi les personnes qui étaient passagers lors de leur dernier trajet en covoiturage et qui déclarent qu'ils auraient utilisé leur voiture sans le covoiturage, les niveaux d'émission du véhicule qu'ils possèdent, et donc les kilomètres évités grâce au covoiturage, se répartissent de la manière suivante :

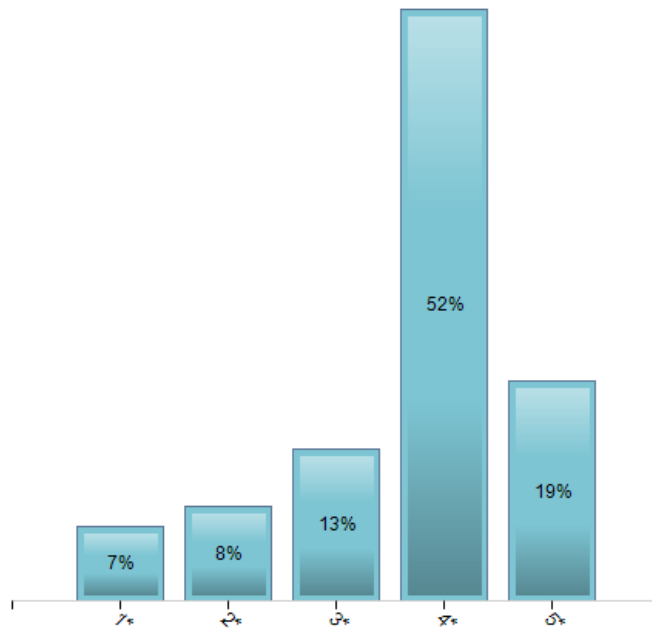


Figure 65 : Véhicules possédés par les passagers lors du dernier trajet covoituré

Ainsi le calcul de la diminution des kilomètres parcourus en voiture grâce au covoiturage peut être complété avec les niveaux d'émission des véhicules concernés. On constate principalement une forte diminution des kilomètres parcourus en voiture de niveau 4* qui se répartissent sur les autres catégories de véhicules, avec deux effets contrastés :

- d'une part un transfert vers les voitures les plus efficaces, de catégorie 5* (norme Euro 5),
- d'autre part un transfert vers des véhicules polluants de catégorie 1*, 2* et 3*.

Ainsi, au-delà de la diminution de 4 % des kilomètres parcourus en voiture, il est difficile de conclure sur l'impact sur les niveaux d'émissions liés à des transferts de kilomètres entre des voitures de caractéristiques différentes. Pour aller plus loin, il faudrait connaître de façon plus fine le parc des véhicules des covoitureurs (carburant et année de mise en circulation).

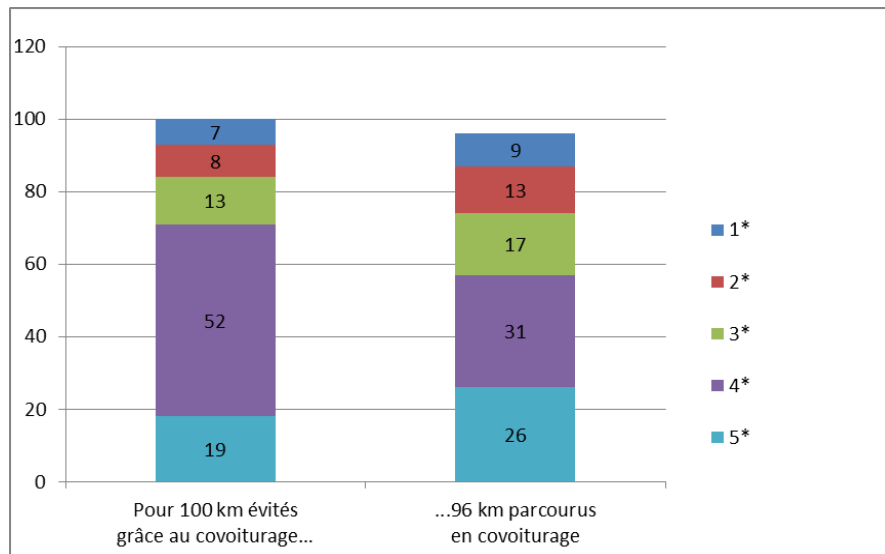


Figure 66 : Une forte diminution des km en véhicules de catégorie 4*

L'enjeu de la qualité de l'air

En France, il est estimé que l'exposition aux particules fines ($PM_{2,5}$) réduit l'espérance de vie de 8,2 mois²³ et est à l'origine de 42 000 morts prématurés chaque année. Les dernières données scientifiques renforcent encore le lien entre la pollution de l'air extérieur et des pathologies respiratoires et cardiovasculaires et mettent en évidence des effets sur la reproduction, le développement foetal ou neurologique. D'autres polluants de l'air extérieur, comme le dioxyde d'azote (NO_2) et l'ozone (O_3) s'avèrent également toxiques pour l'homme (atteintes notamment respiratoires) et ont des effets néfastes sur les écosystèmes. Le NO_2 , en plus de conduire à la formation d'ozone et de particules secondaires, est irritant pour les voies respiratoires.

Extraits de l'avis de l'ADEME « Emissions de particules et de NO_x par les véhicules routiers », juin 2014.
<http://www.ademe.fr/emissions-particules-nox-vehicules-routiers>

²³ Rapport IIASA 2005 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Program – Commission Européenne

5.3. Enseignements du questionnaire

Les analyses menées à partir du questionnaire ont identifié le profil des covoitureurs selon la récurrence de leur déplacement et selon s'ils sont plutôt conducteur ou passager. Elles ont permis de comprendre les pratiques et d'estimer les impacts. L'encadré ci-après synthétise les principaux résultats de ces analyses :

Profils des covoitureurs :

- Les covoitureurs sont plutôt des hommes, surtout les conducteurs
- Les covoitureurs sont plutôt jeunes, avec un vieillissement des profils
- Les covoitureurs sont majoritairement des actifs, et non des étudiants, ces derniers représentent environ un quart des covoitureurs.
- Parmi les actifs, les employés et les cadres sont surreprésentés
- Les covoitureurs sont très diplômés
- Si la majorité des covoitureurs habitent en milieu urbain, 20 % habitent dans une commune de moins de 10 000 habitants
- La motorisation des usagers du covoiturage est plus faible que la moyenne nationale
- Les covoitureurs sont très mobiles

Usages du covoiturage :

- 70 % des répondants n'avaient jamais réalisé de déplacement en covoiturage avant leur inscription à BlaBlaCar
- Les motivations principales sont la dimension économique et la convivialité du covoiturage
- 80 % des covoitureurs se rendent au moins plusieurs fois par an vers une même destination, principalement pour rendre visites à des proches
- La distance moyenne d'un déplacement est de 364 kilomètres
- en moyenne, le covoiturage permet d'économiser 0,1 EUR par kilomètre
- La majorité des destinations sont des aires urbaines de plus de 200 000 habitants, mais le covoiturage permet également de se rendre dans des communes rurales peu desservies par les transports en commun
- L'intermodalité est forte avec les transports en commun
- A peine 20 % des répondants déclarent avoir déjà recontacté directement une personne rencontrée sur la plateforme BlaBlaCar pour un autre trajet
- Le covoiturage ne semble pas particulièrement favoriser les pratiques collaboratives

Impacts du covoiturage :

- Plus de 80 % estiment que le covoiturage n'a pas eu d'impact sur leur motorisation
- 13 % des passagers ont retardé l'accès à la voiture
- 56 % des covoitureurs déclarent qu'ils se déplaceraient moins souvent sans le covoiturage
- Le taux d'occupation est de 3,4 personnes en moyenne pour le dernier déplacement
- Une hausse des usages de la voiture en tant que passager et une baisse des usages du train
- Le covoiturage permet d'augmenter le taux d'occupation de véhicules mais ne semble pas ajouter des véhicules sur la route.
- Un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une économie de 0,04 kilomètres en voiture particulière, 0,07 km en avion et 1,97 km en train
- Le covoiturage permet une économie de 12 % des émissions à l'échelle de l'équipage

6. Entretiens qualitatifs auprès d'une vingtaine d'utilisateurs de BlaBlaCar

6.1. Objectifs et méthode

L'enquête quantitative a permis d'identifier différents types de covoitureurs selon leurs pratiques, leurs motivations ou encore leurs profils socio-démographiques.

Certaines hypothèses explicatives de relations entre des variables restent encore à l'état d'hypothèses. À l'issue des analyses réalisées, les impacts du covoiturage sur l'équipement et la mobilité sont approfondis auprès de deux profils de covoitureurs :

- Les covoitureurs de moins de 30 ans, souvent passagers, pour qui le covoiturage a retardé l'accès à la voiture. Pour ce profil, l'hypothèse est la suivante : **le covoiturage permet de maintenir voire de renforcer une forte mobilité tout en retardant l'accès à la voiture pour les plus jeunes (permis de conduire / achat d'un premier véhicule).**
- Les covoitureurs motorisés, souvent plus âgés, pour qui le covoiturage permet de rentabiliser les trajets voire de se déplacer davantage. Pour ce profil, l'hypothèse est la suivante : **le covoiturage est un mode de transport supplémentaire permettant de se déplacer pour des motifs liés aux loisirs en réduisant les coûts.**

Nous avons réalisé vingt entretiens auprès de ces 2 types de covoitureurs afin d'interroger finement les hypothèses explicatives avancées. La répartition est équilibrée entre les passagers et les conducteurs, certains conducteurs sont également passagers.

Le recrutement est réalisé à partir des adresses mails renseignées lors de la collecte de données. Parmi les 1 393 répondants de BlaBlaCar, 524 étaient d'accord pour être recontactés pour une enquête sur leurs pratiques de déplacement.

Nom	Âge	Profil	Activité	Commune de résidence	Permis de conduire et voiture
Noémie	23 ans	Passager	Actif	Lille (59)	Pas de permis
Clément	24 ans	Passager	Étudiant	Paris (75)	Pas de permis
Muriel	30 ans	Passager	Actif	Nancy (54)	Pas de permis
Mathieu	24 ans	Passager	Étudiant	Rennes (56)	Pas de permis
Jenny	21 ans	Passager	Étudiant	Rennes (56)	1 voiture
Claire	28 ans	Passager	Étudiant	Nantes (44)	Permis sans voiture
Benjamin	30 ans	Passager	Actif	Montpellier (34)	Permis sans voiture
Alexane	23 ans	Passager	En recherche d'emploi	Belgique	Permis sans voiture
Lilian	23 ans	Passager	Étudiant	Versailles (78)	Permis sans voiture
Carole	28 ans	Passager	Actif	Belgique	1 voiture
Florian	24 ans	Conducteur et passager	Étudiant	Nantes (44)	1 voiture
Maud	36 ans	Conducteur et passager	Actif	Balsac (12)	1 voiture
Britt	63 ans	Conducteur et passager	Retraitée	Annecy (74)	2 voitures
Marc	33 ans	Conducteur et passager	Actif	Bordeaux (33)	1 voiture
Audrey	37 ans	Conducteur et passager	Actif	Saint Germain en Laye (78)	1 voiture
Raphaël	23 ans	Conducteur	Étudiant	Saint Cornier des Landes (61)	1 voiture
Hubert	69 ans	Conducteur	Retraité	Saint Foy les Lyons (63)	1 voiture
Christiane	54 ans	Conducteur	Actif	Hyères (83)	1 voiture
Marion	26 ans	Conducteur	Actif	Reims (51)	2 voitures
Céline	58 ans	Conducteur	Actif	Donnery (45)	2 voitures

Tableau 16 : Liste des personnes contactées pour les entretiens auprès de covoitureurs

6.2. Résultats

Les résultats synthétisent les perceptions communes de l'ensemble des covoitureurs, avant de cibler précisément les spécificités des covoitureurs non-motorisés de moins de 30 ans et des covoitureurs motorisés.

6.2.1. Un mode convivial et économique qui devient une habitude

Les covoitureurs ont une perception commune du covoiturage comme un mode économique et convivial. La Plateforme BlaBlaCar a considérablement diffusé les pratiques du covoiturage en sécurisant la mise en relation entre les conducteurs et les passagers. Le covoiturage devient un véritable réflexe. Il est un mode de transport comme un autre, surtout pour les plus jeunes.

Un mode économique et convivial

Pour les passagers comme pour les conducteurs, le covoiturage est principalement **un moyen de réaliser des économies**, par rapport à l'utilisation du train pour les passagers et par rapport à l'utilisation de leur propre voiture pour les conducteurs.

Pour les passagers, les économies sont plutôt faites par rapport aux trajets en train, et en particulier en TGV : « *C'est à partir du moment où j'ai voulu faire des déplacements qui coûtaient vraiment cher en train que j'ai commencé à regarder les covoiturages* » (Clément, passager, 24 ans). L'absence de tarifs avantageux pour les plus de 27 ans qui souhaitent prendre le train renforce les pratiques du covoiturage : « *J'aurais fait en train, mais maintenant que j'ai plus de 25 ans, le train me reviendrait super cher.* » (Claire, passagère, 28 ans). La majorité des conducteurs covoiturent également pour des raisons financières. Ouvrir leurs véhicules au covoiturage leur permet d'amortir les frais liés à l'utilisation de leur voiture : « *J'ai pas d'argent à dépenser seule, si on partage c'est mieux, le premier but était de faire des économies* » (Britt, conductrice et passagère, 63 ans). Le tarif des autoroutes est également cité comme un coût important pour les conducteurs, qu'il est intéressant de partager : « *Le prix des autoroutes est très cher et le prix du carburant aussi* ». (Christiane, conductrice, 54 ans).

La dimension conviviale du covoiturage est également largement abordée par les covoitureurs. Il s'agit davantage de ne pas faire le trajet seul(e) et de partager un moment avec des gens que de véritablement créer des liens qui durent au-delà du voyage. Le covoiturage permet de « *Faire la route en voiture avec quelqu'un, c'est plus agréable car ça passe le temps.* » (Noémie, passagère, 23 ans). Ce « quelqu'un » est souvent une personne qui n'aurait pas été rencontrée dans d'autres circonstances : « *On se retrouve avec des personnes dont on ne croiserait pas le chemin. Et ça rapproche aussi les générations.* » (Lilian, passager, 23 ans). Cette forme particulière de convivialité est considérée comme enrichissante par la plupart des covoitureurs interrogés : « *C'est assez enrichissant, on rencontre des gens qu'on ne rencontrerait pas en temps normal dans notre milieu professionnel ou dans notre vie, c'est assez riche en expérience* » (Maud, conductrice et passagère, 36 ans). Ce moment convivial ne perdure souvent pas après le temps du trajet, ce qui ne rend pas moins important ces rencontres uniques : « *Je préfère prendre le covoiturage pour rencontrer des gens, même si ça ne crée pas un vrai lien, c'est plus sympa pour le trajet* » (Audrey, conductrice et passagère, 37 ans).

Une fidélité à la plateforme BlaBlaCar

Contacté directement un ancien covoitureur pour ne pas payer les frais de la plateforme est une pratique peu courante. Ce faible covoiturage informel s'explique par les dimensions pratiques et sécurisantes de la plateforme.

D'une part, il est **plus pratique** de repasser par la plateforme que de recontacter un conducteur ou un passager. Ainsi, les passagers repassent plus facilement par la plateforme de BlaBlaCar pour faire un nouveau covoiturage qu'ils ne recontactent directement un conducteur avec qui ils avaient déjà fait le trajet. En effet, ils trouvent plus facilement un covoiturage correspondant à leurs attentes : « *C'est plus pratique de retourner sur le site et en 5 min j'ai mon covoiturage qui est calé. Plutôt que de recontacter la personne,*

qu'elle ne fasse pas le trajet, qu'elle ne parte pas à l'heure que je veux, qu'elle ne se souvienne pas de moi, qu'elle ait perdu mon numéro... » (Claire, passagère, 28 ans). Il peut leur arriver en cherchant un covoiturage sur BlaBlaCar de se rendre compte qu'ils ont déjà covoituré avec le conducteur, dans ce cas-là, ils le contactent : « *Quand je vais sur le site de BlaBlaCar je regarde les offres et je ne pense pas à recontacter les gens avec qui j'ai covoituré, sauf si je trouve leur annonce sur le site et que j'ai déjà covoituré avec eux.* » (Mathieu, passager, 24 ans).

D'autre part, passer par la plateforme est perçu comme **plus sécurisant** pour les passagers, comme pour les conducteurs. Ainsi, certains passagers trouvent plus sécurisant de passer par la plateforme plutôt que d'appeler directement le conducteur : « *Avec un particulier, ça me fait peur, je me dis que la garantie n'est pas là.* » (Muriel, passagère, 30 ans). Pour les conducteurs, passer par BlaBlaCar leur assure d'être payé par les passagers : « *Avec Blablacar il n'y a pas de souci, c'est sécurisé, on reçoit l'argent* » (Florian, conducteur et passager, 23 ans) ou leur permet d'avoir le sentiment d'être assuré s'il y a un problème : « *Pour le paiement et s'il y a un problème un jour il y a au moins une trace, je me dis toujours : s'il y a un problème de sécurité il y a une trace au moins de la personne que j'ai été cherchée et où j'ai été la chercher et où je la dépose* » (Marion, conductrice et passagère, 26 ans).

Certains passagers, lorsqu'ils font un trajet régulier, recontactent le conducteur avec qui ils avaient covoituré : « *Sur les trajets où il y a pas mal de gens, pour peu qu'on se retrouve avec des étudiants ou un commercial [...], ce sont des covoitureurs assez réguliers alors on discute, et on s'organise.* » (Benjamin, passager, 30 ans). Recontacter directement le conducteur **permet aux passagers d'éviter les frais de la plateforme BlaBlaCar** qui ne sont pas toujours négligeables suivant la distance : « *Ce n'est pas énorme, mais ça peut monter pour les grands trajets. J'ai fait plusieurs fois Strasbourg-Lille et ça me faisait économiser 6 / 7 EUR par trajet.* » (Lilian, passager, 23 ans).

Une autre alternative pour ne pas passer par la plateforme est Facebook : « *Sinon ce que je fais c'est que j'utilise les groupes Facebook qui proposent du covoiturage.* » (Jenny, 21 ans). Mais la plupart des covoitureurs interrogés préfèrent passer par BlaBlaCar pour la quantité d'offres disponibles : « *Sur les groupes Facebook, il y a beaucoup moins de choix.* » (Clément, 24 ans)

Le covoiturage devient un réflexe

Les conducteurs semblent avoir pris l'habitude de proposer des trajets en covoiturage : « *maintenant, si je fais un trajet, à chaque fois je le mets sur la plateforme* » (Marc, conducteur et passager, 33 ans). **Le covoiturage devient un véritable réflexe pour les usagers** : « *C'est quand j'ai décidé de partir voir des amis, par réflexe je vais mettre une annonce* » (Florian, conducteur et passager, 23 ans). Utiliser la voiture de manière autosoliste semble même étrange pour certains covoitureurs : « *ça ne fait plus partie de ma politique aujourd'hui, je trouve ça dommage maintenant de faire un trajet tout seule* » (Marion, conductrice et passagère, 26 ans). **Le covoiturage devient un mode de transport comme un autre.**

Cette tendance s'observe surtout pour les covoitureurs les plus jeunes, **ceux qui sont âgés de moins de 40 ans**. Ces covoitureurs sont de forts utilisateurs d'Internet et des réseaux sociaux, ils sont sensibles à la dimension écologique du partage de la voiture particulière pour se déplacer.

Les covoitureurs motorisés considèrent à la fois les possibilités en train, le covoiturage en tant que conducteur et le covoiturage en tant que passager avant de choisir quel mode sera le plus adapté à leurs besoins de mobilité : « *Si je pars pour un long week-end, je sais qu'il n'y a pas de prix réduit pour les trains, c'est souvent plein tarif, donc là, je n'hésite pas je prends le covoiturage* » (Audrey, conductrice et passagère, 37 ans). De leur côté, les passagers estiment qu'ils continueront le covoiturage en tant que passagers même s'ils ont le permis et une voiture : « *Dans la plupart des cas je serais passager, sauf si c'est moi qui fais un voyage et dans ce cas-là, je pourrais éventuellement poster une annonce.* » (Mathieu, passager, 24 ans).

Ces tendances sont probablement les signaux des pratiques d'une nouvelle génération qu'il s'agit d'approfondir en s'intéressant spécifiquement aux covoitureurs de moins de 30 ans non-motorisés.

6.2.2. Le covoiturage permet de retarder l'accès à la voiture des plus jeunes

Le covoiturage conduit les passagers à moins utiliser le train voire ne plus l'utiliser. Si la plupart des passagers n'ont pas besoin de voiture pour leur mobilité quotidienne, le covoiturage leur permet d'en utiliser une ponctuellement en tant que passager et pour certains de retarder le moment de l'équipement

automobile. Par son faible coût, le covoiturage permet aux passagers de se déplacer davantage et de ne pas avoir à prévoir leur trajet très en amont.

Un fort report modal des passagers du train vers le covoiturage

Les passagers, avant de passer au covoiturage, **utilisaient majoritairement le train pour se déplacer** : « *J'étais un adepte du train. Le covoiturage m'a fait énormément arrêter le train.* » (Lilian, passager, 23 ans). Le covoiturage a profondément changé leurs habitudes de déplacement : « *Je n'utilise plus le train depuis qu'il y a BlaBlaCar.* » (Noémie, passagère, 23 ans). La concurrence est telle que le train est souvent plus du tout utilisé par les passagers du covoiturage : « *Ça fait presque un an et demi que je n'ai pas utilisé le train.* » (Muriel, passagère, 30 ans).

Outre les économies réalisées en covoiturant plutôt qu'en se déplaçant en train, **l'offre importante de trajets en covoiturage concurrence fortement le train**. Grâce à une forte offre de trajets sur BlaBlaCar, les passagers trouvent facilement les trajets qui leur conviennent et n'utilisent plus que cette plateforme : « *Rennes-Nantes il n'y a vraiment aucun problème, il y en a toutes les 5 minutes ! ça m'impressionne.* » (Claire, passagère, 28 ans). La diffusion des pratiques renforce le nombre d'offres de places : « *J'ai toujours trouvé des covoiturages qui correspondaient à ce que je cherchais, surtout ces derniers temps, comme le site devient de plus en plus connu, il y a de plus en plus de monde et donc d'offres et de propositions* » (Mathieu, passager, 24 ans).

Les passagers mettent également en évidence **la flexibilité en termes d'horaires** que ces nombreuses offres de déplacement en covoiturage permettent par rapport au train : « *C'est plus facile en covoiturage car il y a plus de propositions par rapport aux horaires de train qu'on n'a pas comme on veut.* » (Noémie, passagère, 23 ans).

Le covoiturage permet **une plus grande flexibilité des lieux de départ et d'arrivée** que le train. Le covoiturage permet aux passagers d'être déposés plus près de leur destination « *Avec le covoiturage, on n'est pas contraint d'aller de tel endroit à tel endroit, il y a beaucoup plus de flexibilité sur le trajet.* » (Lilian, passager, 23 ans)

Le train reste tout de même un moyen de transport apprécié par les passagers **pour sa vitesse** : « *Si j'ai quelque chose d'urgent, à deux occasions j'ai dû faire un grand trajet le mois dernier, j'ai pris le train parce que c'était la rapidité qui primait sur le prix.* » (Alexane, passagère, 23 ans). Pour les longs trajets, le confort et la sécurité du train prime sur l'économie et la convivialité du covoiturage : « *Pour les longs trajets, je préfère le train pour la sécurité, le confort dans le sens où on peut lire, bosser, avoir un ordinateur.* » (Benjamin, passager, 30 ans).

Le covoiturage permet d'utiliser ponctuellement une voiture sans en posséder

Les passagers sont souvent non-motorisés, principalement pour des **raisons de coûts et d'une vie citadine**. Passer le permis et avoir une voiture représentent un coût important : « *Je suis étudiant, mes parents ne me paient pas le permis, je n'ai pas 1 000€ à dépenser pour passer le permis.* » (Clément, 24 ans). De plus, avoir une voiture n'est pas toujours une nécessité, en particulier en ville : « *J'ai eu le permis à mes 18 ans, mais je n'avais pas de voiture car je n'avais pas beaucoup de trajets à faire, c'était juste occasionnel. Aujourd'hui je n'ai toujours pas de voiture, je suis toujours en ville et je n'en ai toujours pas besoin.* » (Claire, passagère, 28 ans). Dans ce contexte, **le covoiturage leur permet ponctuellement d'utiliser une voiture**, sans en assurer les frais au quotidien : « *Je n'en ai jamais ressenti le besoin. En partant de Nîmes, j'ai toujours été dans de grandes villes. Pour sortir, on utilisait toujours la voiture des amis ou le covoiturage.* » (Lilian, passager, 23 ans).

Toutefois, l'accès à la voiture reste envisagé à long terme, surtout pour **des raisons professionnelles ou pour être indépendants**. Une seule aborde le thème du changement de composition du ménage : l'arrivée d'un enfant l'inciterait à obtenir le permis de conduire. Pour la plupart des passagers, le passage du permis de conduire est nécessaire pour des raisons professionnelles : « *Je veux le passer parce que c'est pratique surtout dans mon travail.* » (Mathieu, passager, 24 ans). Si le covoiturage permet d'utiliser ponctuellement une voiture, les covoitureurs non-motorisés restent dépendants d'une tierce personne pour leur mobilité, ce

qui ne serait plus le cas s'ils possédaient leur propre véhicule : « *Cela me permettrait de partir à plusieurs avec des amis ou de la famille sans être dépendant d'un covoiturage.* » (Mathieu, passager, 24 ans)

Pour certains, **le covoiturage leur permet de ne pas acheter de voiture ou de retarder le moment de s'équiper** : « *J'en aurais acheté une l'an dernier car je me suis posé la question. Et comme j'arrivais bien à tenir avec le covoiturage, je n'en ai pas acheté.* » (Lilian, passager, 23 ans). Pour la plupart des passagers qui n'ont pas la nécessité d'avoir une voiture, **le covoiturage leur permet d'être ponctuellement passagers.**

Le covoiturage pour se déplacer davantage sans prévoir

Grâce à son coût moins élevé que le train, le covoiturage permet aux passagers **de se déplacer plus souvent** pour retourner dans sa ville d'origine pour les étudiants : « *C'est un trajet qui me coûtait cher, je ne pensais pas rentrer régulièrement et le covoiturage m'a permis de rentrer un peu plus souvent.* » (Jenny, passagère, 21 ans) ou pour aller voir des proches : « *Sans le covoiturage, je serais moins allée voir mes amis, mes parents, je me serais moins déplacée dans d'autres villes plus loin. Si j'avais eu des trajets à faire, je les aurais faits en train ou avec des amis.* » (Claire, passagère, 28 ans). La principale raison de cette possibilité de réaliser plus de trajets est économique : « *Je pense qu'en termes de budget, j'ai eu la possibilité de beaucoup plus me déplacer depuis que je fais du covoiturage.* » (Carole, passagère, 28 ans).

Un autre avantage du covoiturage est qu'il permet de partir, même au dernier moment, et **de ne pas prévoir son déplacement très en avance** : « *Je ne prévois pas en avance, par exemple pour un Paris-Lille un dimanche après-midi, je ne me fais pas de souci, je sais qu'il y aura des places.* » (Lilian, passager, 23 ans).

6.2.3. Le covoiturage permet aux conducteurs d'élargir leur choix modal

Pour les covoitureurs motorisés, le covoiturage ouvre vers un mode supplémentaire. Pour les personnes qui sont uniquement conducteurs, le covoiturage leur permet une mobilité plus économique et écologique et pour celles qui sont à la fois conducteurs et passagers, le covoiturage leur permet un choix plus large entre le train, être conducteur ou être passager. Pratiquer le covoiturage pour les loisirs n'incite pas pour autant les conducteurs à pratiquer le covoiturage entre leur domicile et le travail dans la mesure où ils estiment que cette pratique est trop contraignante et pas assez rentable.

Le covoiturage, un mode supplémentaire

Les conducteurs **utilisaient majoritairement la voiture avant de passer au covoiturage**, ils se déplaçaient « *en voiture, mais tout seul.* » (Christiane, conductrice, 54 ans). **Peu de conducteurs comparent le covoiturage et le train**, car ils savent que le train est en général moins pratique et plus cher : « *C'est des trajets pour lesquels je sais que le train ce n'est pas pratique et que ça peut être cher.* » (Florian, conducteur et passager, 23 ans). Mais la rapidité du train peut parfois être un avantage non négligeable pour certains conducteurs : « *Je vais regarder quand même pour le train, s'il y a peu de différence de l'ordre d'une dizaine d'euros disons, je vais prendre le train par rapport à la rapidité du trajet* » (Marc, conducteur et passager, 33 ans)

Lorsqu'ils **sont uniquement conducteurs**, tous déclarent que même sans covoitureur, **ils font quand même le déplacement** : « *Si je ne trouve pas de passager, je me déplace quand même, en voiture* » (Maud, conductrice et passagère, 36 ans). En effet, leur trajet est prévu : « *C'est un plus dans mon déplacement, mais de toute façon mon trajet est prévu et je le fais quand même, même sans covoitureur.* » (Christiane, conductrice, 54 ans) et avoir des passagers est seulement un « plus » : « *A partir du moment où j'ai envie, où j'ai une destination de prévue, si je peux avoir un covoitureur passager c'est toujours un avantage sinon je le fais quand même* » (Raphaël, conducteur, 23 ans).

En revanche, les conducteurs qui sont également passagers, réalisent un **véritable choix entre le covoiturage en tant que conducteur et le covoiturage en tant que passager**. Les critères qui déterminent leur choix sont le fait de ne pas avoir besoin de sa voiture sur leur lieu de destination : « *Je choisis en fonction de si j'ai besoin ou pas de ma voiture* » (Marc, conducteur et passager, 33 ans), ou lorsque leur lieu de destination se trouve dans une ville où avoir une voiture serait plus un poids qu'un avantage : « *Le covoiturage, je l'utilise souvent pour aller à Bordeaux et souvent en tant que passager, ça*

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

me permet de ne pas avoir de véhicule sur place parce que les amis que je vais voir habitent dans le centre de Bordeaux et ce n'est pas très pratique pour se garer » (Florian, conducteur et passager, 23 ans).

Mais d'autres conducteurs, souvent plus âgés que ceux qui sont également passagers, **ne s'imaginent pas passagers d'un covoiturage** pour des raisons de confort : « Non, ça ne m'est jamais arrivé ! (rires) Je ne sais même pas si je le ferais. Ce n'est pas par rapport à la crainte que je pourrais avoir des personnes, c'est plutôt pour des questions de confort. Je ne sais pas sur quelle voiture je tomberais. J'ai vu ma fille parfois partir dans des conditions qui n'étaient pas terribles, avec de petites voitures chargées à bloc » (Hubert, conducteur, 69 ans) ou d'autonomie : « J'aime conduire, je suis très autonome et j'aime aller là où je veux d'un point A à un point B. » (Christiane, conductrice, 54 ans). Ces conducteurs sont probablement moins sensibles à la dimension économique du covoiturage.

Une hausse de la mobilité

Comme pour les passagers, le covoiturage permet de diminuer leur frais de déplacement des conducteurs et **peut donc les encourager à plus se déplacer** : « ça me permet de partir plus souvent que si j'étais seule, de rentabiliser le voyage. Donc bien souvent je pars plus pour des sorties ou des choses comme ça » (Marion, conductrice et passagère, 26 ans).

Le fait d'être à la fois conducteur et passager renforce cette augmentation de la mobilité car les arbitrages s'effectuent entre le train et la voiture, ce qui multiplie les possibilités de modes de déplacement : « Je descends plus souvent dans ma famille car ça me coûte moins cher que si je prenais le train voire je peux me faire rembourser mon propre trajet en prenant des gens, donc ça m'incite à partir plus souvent » (Audrey, conductrice et passagère, 37 ans). Cette hausse de la mobilité n'est pas synonyme d'une augmentation des usages de la voiture dans la mesure où si le véhicule n'est pas rempli, le conducteur choisira de devenir passager.

Pour les covoitureurs les plus âgés, **cette tendance est moins prégnante** dans la mesure où il s'agit de trajets prévus à l'avance avec ou sans covoitureur : « on fait le trajet pour aller voir notre fille. On met une annonce sur la plateforme et si des gens s'inscrivent on les prend » (Hubert, conducteur, 63 ans).

Le covoiturage domicile-travail, une pratique trop contraignante

Covoiturer pour partir en week-end ou en vacances ne semble pas pour autant conduire les covoitureurs à partager leur véhicule pour se rendre au travail. La majorité des conducteurs interrogés vont au travail en voiture, mais aucun ne fait de covoiturage domicile-travail, pour plusieurs raisons.

D'une part, **les distances à parcourir sont trop courtes** : « Je ne fais pas de covoiturage parce que c'est une courte distance » (Florian, conducteur et passager, 23 ans) et que ce type de covoiturage ne serait pas rentable : « Je bosse pas très loin de chez moi, donc ça ne me rapporterait pas grand-chose » (Audrey, conductrice et passagère, 37 ans).

D'autre part, **leurs horaires de travail ne sont pas réguliers** : « C'est vrai que le matin, il suffit que moi je sois un peu en retard, mes horaires de travail sont très souples, si j'ai décidé de venir une demi-heure plus tard. Je ne fais pas des trajets assez réguliers, ça m'embêterait de mettre quelqu'un dans l'embarras, professionnellement parlant » (Florian, conducteur et passager, 23 ans) **ou inadaptés** : « Ce n'est pas compatible par rapport à mes horaires » (Christiane, conductrice, 54 ans).

Finalement, la pratique du covoiturage pour des déplacements domicile-travail leur semble trop **contraignante** : « J'y ai déjà pensé, mais sur de petits trajets je pense que c'est plus contraignant que confortable » (Maud, conductrice et passagère, 36 ans)

Mais faire du covoiturage domicile-travail **reste tout de même envisageable** pour les covoitureurs motorisés : « Avec quelqu'un qui habite dans le même quartier que moi et qui travaille dans la même entreprise, oui c'est quelque chose que je peux envisager » (Florian, conducteur et passager, 23 ans) et certains l'ont même déjà fait : « Je l'ai déjà fait il y a 5 ans avec une collègue et là on le faisait tout le temps, toutes les semaines » (Maud, conductrice et passagère, 36 ans).

6.3. Enseignements des entretiens qualitatifs

Les vingt entretiens réalisés auprès de covoitureurs ont approfondi les tendances chiffrées mesurées par l'enquête quantitative sur des thématiques précises : les mécanismes expliquant le retard d'accès à la voiture pour les covoitureurs non-motorisés et l'élargissement du choix modal pour les covoitureurs motorisés.

Retarder l'équipement automobile :

- Passer le permis de conduire et posséder une voiture sont envisagés en termes d'employabilité et d'indépendance.
- Le covoiturage permet aux moins de 30 ans de retarder le moment d'achat d'une voiture car ils ont d'autres solutions que le train pour leurs déplacements de longue distance, notamment pour se rendre à leur domicile familial pour voir leurs parents et amis.
- Toutefois, les personnes interrogées habitent en ville et n'ont pas besoin d'une voiture.
- Sans le covoiturage, certains déclarent qu'ils auraient acquis une voiture plus tôt, alors que d'autres affirment qu'ils se seraient moins déplacés.

Une forte concurrence par rapport au train :

- Au-delà du prix et de la convivialité, un avantage du covoiturage est sa flexibilité temporelle et spatiale : la fréquence des départs est plus importante que pour l'offre ferroviaire et le covoiturage permet d'être déposé ailleurs qu'à la gare.
- Le coût et la multitude des offres de covoiturage sont les facteurs de la véritable concurrence par rapport au train, ce qui conduit covoitureurs de moins de 30 ans à ne quasiment plus utiliser le train, surtout pour les trajets prévus au dernier moment, quand ils n'ont plus de cartes de réduction ou encore quand ils souhaitent se déplacer sur de longs trajets.

Un mode supplémentaire :

- Pour les passagers, le covoiturage est un autre mode de transport que le train, qui leur permet souvent d'avoir le choix, alors qu'ils n'avaient pas d'autres solutions que le train avant la forte diffusion des pratiques de covoiturage.
- Pour les covoitureurs qui sont uniquement conducteurs, le covoiturage leur permet une mobilité plus économique et écologique. Pour des raisons de confort, ils ne cherchent pas à devenir passagers.
- Pour les conducteurs également passagers, le covoiturage leur permet un choix plus large entre le train, être conducteur ou être passager.
- Pratiquer le covoiturage pour les loisirs n'incite pas les conducteurs à pratiquer le covoiturage entre leur domicile et le travail dans la mesure où ils estiment que cette pratique est trop contraignante et pas assez rentable.

Une hausse de la mobilité :

- Pour les passagers, le covoiturage leur permet de se déplacer plus souvent à moindre coût sans prévoir leur déplacement en avance.
- Pour les conducteurs, le covoiturage leur permet de diminuer leurs frais de déplacement et les encourage à se déplacer davantage.

7. Discussions et perspectives

7.1. Une forte diffusion des pratiques du covoiturage, surtout depuis 2013

Depuis 2009, le covoiturage se diffuse. Il ne s'agit plus d'une pratique d'étudiants : l'âge moyen a augmenté entre 2009 et 2015 et la majorité des usagers sont actuellement des actifs. **La diffusion n'est pas seulement socio-démographique mais également géographique.** Le covoiturage n'est pas seulement pratiqué par des urbains : 16 % des covoitureurs résident dans des communes rurales, alors que le poids démographique de ces communes est de 22 % en France. D'importantes différences de profils existent entre les conducteurs et les passagers. Les profils-types des passagers sont des actifs et des étudiants non-motorisés et les conducteurs sont plutôt des actifs diplômés dont les revenus sont inférieurs au revenu médian français qui cherchent probablement à amortir les coûts de leur déplacement. Parmi les conducteurs, certains sont essentiellement conducteurs, et d'autres arbitrent entre être passager ou être conducteur.

Cette forte diffusion du covoiturage est récente (la plupart des covoitureurs sont inscrits depuis 2013) et est principalement portée par BlaBlaCar. En effet, avant d'être inscrits sur BlaBlaCar, 70 % des répondants n'avaient jamais réalisé de déplacement en covoiturage. **BlaBlaCar a véritablement diffusé les pratiques du covoiturage.** De plus, seuls 5 % des répondants sont inscrits sur d'autres plateformes.

Les principales **motivations** sont les dimensions économiques et conviviales du covoiturage :

- Le covoiturage est moins cher que le train ou que la voiture personnelle sans covoiturage. **Les économies réalisées par les conducteurs et les passagers sont du même ordre de grandeur pour le dernier déplacement** : en moyenne, les covoitureurs ont économisé 0,1 centimes d'EUR économisé par kilomètre lors de leur dernier déplacement.
- **Le covoiturage est un mode considéré comme convivial** avec 87 % des répondants qui estiment que le covoiturage est plus agréable que les transports en commun car on y rencontre et parle avec des gens. La convivialité est moins mise en avant par les covoitureurs hebdomadaires. En effet, ils sont davantage à considérer que le covoiturage n'est pas toujours agréable parce qu'on peut se sentir obligé de parler avec des gens : 53 % des covoitureurs hebdomadaires estiment que le covoiturage n'est pas toujours agréable contre 35 % des covoitureurs ponctuels.

La plateforme BlaBlaCar a considérablement diffusé les pratiques du covoiturage en sécurisant la mise en relation entre les conducteurs et les passagers. Les covoitureurs ont une perception commune du covoiturage comme un mode économique et convivial. Le covoiturage devient un réflexe. Il est un mode de transport comme un autre, surtout pour les plus jeunes.

7.2. Le covoiturage s'intègre aux offres de mobilité existantes

En se diffusant, le covoiturage devient un mode de transport différent de la voiture particulière autosoliste. Ce mode s'intègre aux autres offres existantes par une forte intermodalité avec les transports en commun et avec la voiture particulière, ainsi qu'en se positionnant comme une offre complémentaire des autres modes pour réaliser des déplacements de longue distance.

D'une part, **l'intermodalité est forte entre le covoiturage et les transports en commun.** Les transports en commun sont le mode de transport principal pour rejoindre le covoiturage. Lors de leur dernier déplacement réalisé en covoiturage, 44 % des passagers ont rejoint leur covoiturage par les transports en commun. L'intermodalité est également importante avec la voiture particulière avec 22 % des passagers qui ont été déposés en voiture particulière pour rejoindre leur covoiturage. **Arrivés à destination**, les passagers qui ne sont pas déposés sur le lieu de destination final (soit 41 % des passagers lors du dernier déplacement) rejoignent leur destination grâce à un tiers qui les vient les chercher (44 %) ou en transports en commun (40 %). Cette forte intermodalité avec les transports en commun et la voiture particulière conditionne les localisations les **points de rendez-vous** : les plus fréquents sont les **gares** et les **parkings** (centre commercial, équipement) puisque 65 % des répondants les déclarent comme point de rendez-vous du dernier déplacement.

D'autre part, **le covoiturage est une offre de mobilité complémentaire au train et à la voiture particulière.** En étant moins cher, le covoiturage concurrence les usages du train, mais **le train reste tout**

de même un moyen de transport apprécié par les passagers **pour sa vitesse**, son confort et sa sécurité, surtout pour les longs trajets. Le report modal de l'avion vers le covoiturage est assez faible. De manière générale, la substitution modale se modifie à mesure que la distance à parcourir augmente : pour les trajets inférieurs à 500 kilomètres, le covoiturage l'emporte, mais au-delà, le train et l'avion restent des modes plus rapides et plus confortables. Si le covoiturage est un « plus » pour les conducteurs qui auraient fait le trajet sans covoitureurs et une alternative au train pour les passagers non-motorisés, le covoiturage est un « double » mode de transport pour les conducteurs qui sont également passagers. En effet, ces derniers réalisent un **choix entre le covoiturage en tant que conducteur et le covoiturage en tant que passager**. Les critères qui déterminent leur choix sont le fait de ne pas avoir besoin de sa voiture sur leur lieu de destination ou lorsque leur lieu de destination se trouve dans une ville où avoir une voiture serait plus un poids qu'un avantage en raison des contraintes de stationnement et de circulation.

Pour les covoitureurs motorisés, le covoiturage permet de réduire les frais d'utilisation de la voiture particulière. Pour les personnes qui sont uniquement conducteurs, le covoiturage leur permet une mobilité plus économique et écologique et pour celles qui sont à la fois conducteurs et passagers, le covoiturage leur permet un choix plus large entre le train, être conducteur ou être passager.

7.3. Quels impacts environnementaux du covoiturage longue distance ?

Des gains directs assez faibles...

L'impact du covoiturage est assez faible sur les kilomètres parcourus en voiture particulière. Ainsi, un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une économie de 0,04 kilomètres en voiture particulière. L'impact est plus important sur les usages du train ainsi que de l'avion puisqu'un kilomètre covoituré par un équipage entraîne une diminution de près de 1,97 kilomètres en train et 0,07 km en avion.

En traduisant les kilomètres parcourus et non-parcourus selon les différents modes de transport en émissions de CO₂, les résultats montrent que le covoiturage permet une économie d'environ 12 % des émissions à l'échelle de l'équipage.

... mais des gains indirects importants sur la motorisation des jeunes

Le covoiturage a peu d'impact sur l'évolution de la motorisation des ménages : 81 % des répondants déclarent que le covoiturage n'a induit aucun changement et seulement 3 % déclarent que cette pratique les a amenés à se séparer d'une voiture. En revanche, pour 13 % des passagers, la pratique du covoiturage a permis de retarder l'accession à l'automobile : soit en retardant le passage du permis de conduire (8 %) soit en retardant l'achat d'un véhicule (5 %). La majorité d'entre eux ont moins de 30 ans.

Le covoiturage conduit les passagers à moins utiliser le train voire ne plus l'utiliser. Si la plupart des passagers n'ont pas besoin de voiture pour leur mobilité quotidienne, le covoiturage leur permet d'en utiliser une ponctuellement en tant que passager et pour certains de retarder le moment de l'équipement automobile. D'une certaine manière, le covoiturage permet de conforter ces personnes dans leurs pratiques multimodales au quotidien.

Le covoiturage augmenterait en partie le nombre de véhicules en circulation ?

Comme pour les passagers, le covoiturage permet de diminuer leur frais de déplacement des conducteurs et peut donc les encourager à se déplacer plus souvent, d'autant que les covoitureurs sont très mobiles au regard de l'ensemble de la population. En incitant les conducteurs à se déplacer, le covoiturage augmenterait le nombre de véhicules en circulation.

Actuellement, la majorité des conducteurs auraient réalisé le trajet, même sans covoitureurs, et déclarent qu'ils se seraient déplacés autant sans le covoiturage. **21 % des conducteurs déclarent qu'ils se seraient moins déplacés sans le covoiturage.**

Cet effet rebond du covoiturage est une piste à étudier dans les prochaines années.

7.4. Le covoiturage longue distance n'amène pas ses utilisateurs à d'autres pratiques collaboratives ni au covoiturage domicile-travail

Comme les résultats du focus group l'ont montré, **le covoiturage ne semble pas particulièrement favoriser les pratiques collaboratives** (achat de billets de train d'occasion, location de voitures à d'autres particuliers, etc.). Les pratiques collaboratives des covoitureurs semblent plutôt faibles : 79 % n'ont jamais acheté de billets de train d'occasion et 94 % n'ont jamais loué de véhicules à d'autres particuliers.

Covoiturer pour partir en week-end ou en vacances ne semble pas conduire les covoitureurs à partager leur véhicule pour se rendre au travail. La majorité des conducteurs interrogés vont au travail en voiture, mais très peu font du covoiturage domicile-travail, et ce pour plusieurs raisons. D'une part, **les distances à parcourir sont trop courtes** pour que le covoiturage leur apporte un gain financier significatif, d'autre part, **les horaires de travail ne sont pas réguliers ou inadaptés**. Enfin, la pratique du covoiturage pour des déplacements domicile-travail leur semble trop **contraignante**.

Pratiquer le covoiturage pour les loisirs n'incite pas les conducteurs à avoir des pratiques collaboratives, ni à pratiquer le covoiturage entre leur domicile et leur lieu de travail dans la mesure où ils estiment que cette pratique est trop contraignante et pas assez rentable.

Références bibliographiques

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2013, *Pratiques de covoiturage et expériences innovantes d'aménagement en Europe*.

6t-Bureau de recherche (2014), *L'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib') : quelle alternative à la voiture particulière ?*

6t-Bureau de recherche (2013a), *Construction d'un modèle statistique multivarié sur les changements de comportements de mobilité induits par l'autopartage*.

6t-bureau de recherche (2013b), *Enquête Nationale Autopartage*, Enquête lancée en partenariat avec France Autopartage et participation financière de l'ADEME.

Bakis H., Valentin J. (2010), Amateuisme cartographique et géographique à l'heure du Web 2.0 : questionnement autour de la néogéographie, *Netcom*, vol. 24, n° 1/2, p. 109-132.

Barthes A. (2009), *Première approche quantitative des processus de covoiturage dans les territoires. Les Alpes*. CERTU, Club innovation transport des collectivités, Ministère du développement durable, 10 p. (http://www.innovations-transports.fr/spip.php?page=article&id_article=799&lang=fr)

Cailly L., Fourny M.-C., Bailleul H., Feildel B., Pradel B., Gwiazdzinski L. (2014), « Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité(s) dans la mobilité ? », Colloque du CIST, Collège International des Sciences du Territoire, Paris, 27 & 28 mars 2014.

Castex E. (dir), Frère S., Mathon S., Jouve N., 2014, *Interopérabilité et Services de Transports Personnalisés : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique*. Rapport final, Programme PREDIT IV GO2, 193 p.

CERTU (2009), *Le covoiturage dynamique. Étude préalable avant expérimentation*, Rapport d'étude, 90 p.

CERTU (2007), *Le covoiturage en France et en Europe. État des lieux et perspectives*, Rapport d'étude, 86 p.

CERTU et ENGES (2007), *STI dans les transports - Impact sur les émissions de GES*, Ministère de l'Écologie du Développement et de l'Aménagement Durables, 86 p.

Cete Nord Picardie (2012), *Le fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une accessibilité à la métropole lilloise*, 142 p.

CGDD, 2011, « La mobilité à longue distance des Français : une nette baisse en 2010 en particulier pour les voyages professionnels », Observation et statistiques, n°105, décembre 2011.

CGDD (2014), *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?*, Collection « Études et documents » du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), décembre 2010, 228 p.

CGDD (2010), *La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Collection « La Revue » du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), n°107, juin 2014, 52 p.

Dejean S., Huiban E., Souquet A. (2013), « Etude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – perspectives de développement », *Marsouin.org*, 17 p. <http://www.marsouin.org/spip.php?article542>

GART – UTP et ADETEC (2014), *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements longue distance ?*, 178 p.

Grand Lyon et Nova 7 (2013a), *Enquêtes Covoiturage Grand Lyon. Enquête auprès des inscrits du site www.covoiturage-grandlyon.com*, 60p.

Grand Lyon et Nova 7 (2013b), *Enquêtes Covoiturage Grand Lyon. Enquête auprès des habitants*, 60p.

Groupe de travail « choix modal » du MEDDTL (2013), « Prise en compte des nouveaux services / nouvelles pratiques de mobilité », Présentation du 30 mai 2013.

IEA (2005), *Saving Oil in a hurry*, OECD, 168 p.

Inddigo (2014), *Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO₂*, Rapport de phase B, ADEME, 152 p.

Inddigo (2011), *Comment développer le covoiturage sur le territoire métropolitain lillois ?* Synthèse de l'étude exploratoire sur une politique partenariale de covoiturage sur le territoire métropolitain, réalisée par Inddigo pour le compte de Lille Métropole, 8 p.

MAIF (2009), *Usages et attitudes des utilisateurs du site Internet Covoiturage.fr*, 24 p.

Minett P. et Pearce J. (2011), « Estimating the Energy Consumption Impact of Casual Carpooling », *Energies*, 4, pp 126-139.

Rocci A. (2007), *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de D. Desjeux, Université Paris 5 René Descartes, 544 p.

SYTRAL (2007), *Enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise. Principaux résultats*. 40 p.

Vincent, S. (2011), « Les usagers face au changement de comportement », Intervention lors des journées du covoiturage, CERTU.

Vincent S. (2008), *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de D. Desjeux, Université Paris 5 René Descartes, 418 p.

Tables des tableaux et des figures

TABLEAUX :

TABLEAU 1 : ILLUSTRATION DES TYPES D'ENQUÊTES DE MESURE DU POIDS DE COVOITURAGE DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ – RÉALISATION : 6T-BUREAU DE RECHERCHE.....	18
TABLEAU 2 : INDICATEURS DE MESURE DES GAINS DU COVOITURAGE RENCONTRÉS SELON LES ÉCHELLES SPATIO-TEMPORELLES - RÉALISATION : 6T-BUREAU DE RECHERCHE (2015)	21
TABLEAU 3 : DONNÉES DE RÉFÉRENCE UTILISÉES POUR LE REDRESSEMENT DE L'ÉCHANTILLON.....	35
TABLEAU 4 : SEUILS ADOPTÉS POUR LES TESTS DE SIGNIFICATIVITÉ DES CROISEMENTS DE VARIABLES	37
TABLEAU 5 : MOBILITÉ LONGUE DISTANCE DES COVOITUREURS	46
TABLEAU 6 : LE COVOITURAGE EST APPRÉHENDÉ POSITIVEMENT	48
TABLEAU 7 : COMPARAISON DE LA TYPOLOGIE DES COVOITUREURS, DES AUTOPARTAGEURS ET DES URBAINS	50
TABLEAU 11 : MODES DE TRANSPORT UTILISÉ SANS LE COVOITURAGE	69
TABLEAU 12 : IMPACT DU COVOITURAGE SUR LES KILOMÈTRES PARCOURUS EN VOITURE PARTICULIÈRE	73
TABLEAU 13 : IMPACT DU COVOITURAGE SUR LES KILOMÈTRES PARCOURUS EN TRAIN.....	74
TABLEAU 14 : IMPACT DU COVOITURAGE SUR LES KILOMÈTRES PARCOURUS EN AVION	75
TABLEAU 15 : IMPACT DU COVOITURAGE SUR LES ÉMISSIONS DE CO ₂ DUES AUX DÉPLACEMENTS EN VOITURE PARTICULIÈRE	75
TABLEAU 13 : RÉPARTITION DES VOITURES POSSÉDÉES PAR LES COVOITUREURS SELON LE TYPE CARBURANT UTILISÉ	76
TABLEAU 14 : CLASSIFICATION DU PARC PAR NIVEAU D'ÉMISSION DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES	77
TABLEAU 15 : RÉPARTITION DES VOITURES DES COVOITUREURS SELON LEUR NIVEAU D'ÉMISSION	78
TABLEAU 16 : LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES POUR LES ENTRETIENS AUPRÈS DE COVOITUREURS.....	82

* * *

FIGURES :

FIGURE 1 : CARTOGRAPHIE DES SERVICES DE COVOITURAGE DANS LES ALPES - SOURCE : BARTHES (2009).....	13
FIGURE 2 : EVALUATION DE LA POLITIQUE INTERNE DE COVOITURAGE DANS L'ENTREPRISE BRITISH GAS - SOURCE : CERTU (2007)	16
FIGURE 3 : PANORAMA DES PRINCIPAUX ACTEURS DU COVOITURAGE (1995-2015)	27
FIGURE 4 : TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PARTICIPANTS AU <i>FOCUS GROUP</i>	29
FIGURE 5 : AIDE À LA LECTURE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES - EXEMPLE D'ILLUSTRATION.....	36
FIGURE 6 : LES COVOITUREURS ET LES CONDUCTEURS SONT DAVANTAGE DES HOMMES	38
FIGURE 7 : DES CONDUCTEURS PLUS ÂGÉS QUE LES PASSAGERS	39
FIGURE 8 : DES CONDUCTEURS QUI SONT PLUTÔT EN COUPLE	39
FIGURE 9 : UNE MAJORITÉ D'ACTIFS PARMI LES COVOITUREURS (1 385 RÉPONDANTS REDRESSÉS).....	40
FIGURE 10 : DES CONDUCTEURS PLUTÔT ACTIFS (1 071 RÉPONDANTS REDRESSÉS).....	40
FIGURE 11 : LES EMPLOYÉS ET LES CADRES SONT FORTEMENT REPRÉSENTÉS.....	41
FIGURE 12 : PRÈS DE LA MOITIÉ DES COVOITUREURS SONT TRÈS DIPLÔMÉS (1 385 RÉPONDANTS REDRESSÉS)	41
FIGURE 13 : UNE FORTE PART DE COVOITUREURS TRÈS DIPLÔMÉS (1 071 RÉPONDANTS REDRESSÉS).....	42
FIGURE 14 : LA MAJORITÉ DES COVOITUREURS HABITENT DANS DE GRANDES VILLES	42
FIGURE 15 : LES PASSAGERS LOISIR SUR-REPRÉSENTÉS À PARIS ET LYON	43
FIGURE 16 : PRÈS D'UN QUART DES COVOITUREURS GAGNENT MOINS DE 900 EUR PAR MOIS.....	43
FIGURE 17 : PLUS LES COVOITUREURS SONT ÂGÉS, PLUS ILS POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE.....	44
FIGURE 18 : NOMBRE DE VOITURE(S) POSSÉDÉES DANS LE MÉNAGE DES COVOITUREURS	44
FIGURE 19 : FRÉQUENCE D'USAGES DES MODES DE TRANSPORT.....	45
FIGURE 20 : LES CONDUCTEURS PARCOURENT EN MOYENNE PLUS DE 16 000 KILOMÈTRES PAR AN	46
FIGURE 21 : TYPOLOGIE DES COVOITUREURS.....	49
FIGURE 22 : UN DÉCOLLAGE DES INSCRIPTIONS SUR LA PLATEFORME BLABLACAR DEPUIS 2013	51
FIGURE 23 : À PEINE 20 % S'AFFRANCHISSENT DE LA PLATEFORME	52

FIGURE 24 : LA MAJORITÉ DES MEMBRES DE BLABLACAR NE SONT PAS GÊNÉS PAR L'ENREGISTREMENT D'INFORMATIONS PERSONNELLES.....	52
FIGURE 25 : LA MAJORITÉ DES COVOITUREURS SE RENDENT RÉGULIÈREMENT VERS UNE MÊME DESTINATION.....	53
FIGURE 26 : ÂGE DES COVOITUREURS SELON LA RÉCURRENCE DU COVOITURAGE.....	54
FIGURE 27 : LES PASSAGERS LOISIRS SE DÉPLACENT DAVANTAGE DE MANIÈRE RÉCURRENTE.....	54
FIGURE 28 : MOTIVATIONS SELON LA RÉCURRENCE DU COVOITURAGE.....	55
FIGURE 29 : GAINS ESTIMÉS PAR LES PASSAGERS LORS DE LEUR DERNIER DÉPLACEMENT SELON LA RÉCURRENCE DU COVOITURAGE.....	55
FIGURE 30 : GAINS ESTIMÉS PAR LES CONDUCTEURS LORS DE LEUR DERNIER DÉPLACEMENT SELON LA RÉCURRENCE DU COVOITURAGE.....	56
FIGURE 31 : LE COVOITURAGE FAIT GAGNER EN MOYENNE 10 CENTIMES D'EUR PAR KILOMÈTRE PARCOURU.....	56
FIGURE 32 : DES GAINS PAR KILOMÈTRE QUI DIMINUENT AVEC LA DISTANCE PARCOURUE EN COVOITURAGE.....	57
FIGURE 33 : LE COVOITURAGE N'EST PAS TOUJOURS AGRÉABLE POUR LES COVOITUREURS HEBDOMADAIRES.....	58
FIGURE 34 : DES USAGES ANNUELS VOIRE MENSUELS.....	59
FIGURE 35 : LE COVOITURAGE POUR RENDRE VISITE À DES PROCHES.....	59
FIGURE 36 : DISTANCE MOYENNE DU DERNIER DÉPLACEMENT RÉALISÉ EN COVOITURAGE.....	60
FIGURE 37 : DES DISTANCES MOYENNES QUI VARIENT SELON LES MOTIFS DU DERNIER DÉPLACEMENT.....	60
FIGURE 38 : LA MAJORITÉ DES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE ONT POUR DESTINATION UNE AIRE URBAINE DE PLUS DE 200 000 HABITANTS.....	61
FIGURE 39 : UN SEUIL POUR LES DÉPLACEMENTS EN COVOITURAGE AUTOUR DE 500 KILOMÈTRES.....	62
FIGURE 40 : UNE POLARISATION DES DÉPLACEMENTS VERS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS.....	62
FIGURE 41 : PLUS DE 9 COVOITUREURS SUR 10 ONT TROUVÉ LEURS PARTENAIRES SUR LA PLATEFORME BLABLACAR.....	63
FIGURE 42 : L'HORAIRE ET LE TARIF ONT DÉTERMINÉ LE CHOIX DES PASSAGERS LORS DU DERNIER COVOITURAGE.....	63
FIGURE 43 : LA MAJORITÉ DES PASSAGES ONT REJOINT LEUR COVOITURAGE EN TRANSPORT EN COMMUN LORS DE LEUR DERNIER DÉPLACEMENT.....	64
FIGURE 44 : POINT DE RENDEZ-VOUS LORS DU DERNIER DÉPLACEMENT EN COVOITURAGE.....	64
FIGURE 45 : UN FORT IMPACT DU COVOITURAGE SUR L'ACCESSION À L'AUTOMOBILE (VÉHICULE, PERMIS) CHEZ LES MOINS DE 30 ANS.....	65
FIGURE 46 : UNE MAJORITÉ D'ACTIFS CHEZ LES COVOITUREURS AYANT RETARDÉ L'ACCÈS À LA VOITURE PARTICULIÈRE.....	65
FIGURE 47 : UNE PLUS FORTE HAUSSE DES USAGES DE LA VOITURE EN TANT QUE PASSAGER.....	66
FIGURE 48 : UNE PLUS FORTE BAISSSE DES USAGES DU TRAIN.....	66
FIGURE 49 : LE COVOITURAGE PERMET AUX PASSAGERS DE SE DÉPLACER DAVANTAGE.....	67
FIGURE 50 : LE COVOITURAGE PERMET DE SE DÉPLACER PLUS SOUVENT.....	67
FIGURE 51 : UN TAUX D'OCCUPATION MOYEN DE 3,4 PERSONNES PAR VOITURE.....	68
FIGURE 52 : PLUS LE TRAJET EST LONG, PLUS LE TAUX D'OCCUPATION EST ÉLEVÉ.....	68
FIGURE 53 : UNE FORTE COMPARAISON AVEC LE TRAIN.....	69
FIGURE 54 : UNE HAUSSE DES USAGES MENSUELS DE LA VOITURE PARTICULIÈRE EN TANT QUE PASSAGER.....	70
FIGURE 55 : UNE STABILITÉ DES USAGES DE LA VOITURE EN TANT QUE CONDUCTEUR.....	70
FIGURE 56 : UNE HAUSSE DES USAGES DE LA VOITURE EN TANT QUE PASSAGER MAIS UNE STABILITÉ DES USAGES EN TANT QUE CONDUCTEUR.....	70
FIGURE 57 : UNE FORTE BAISSSE DES USAGES HEBDOMADAIRES DU TRAIN.....	71
FIGURE 58 : UNE FORTE DIMINUTION DES USAGES DU TRAIN.....	71
FIGURE 59 : LE COVOITURAGE RÉCURRENTE EST RESPONSABLE DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ.....	72
FIGURE 60 : LES DÉMÉNAGEMENTS, ET PARTICULIÈREMENT LE DÉPART DU DOMICILE FAMILIAL, CONDUIT À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE.....	72
FIGURE 61 : RÉPARTITION DES VOITURES POSSÉDÉES PAR LES CONDUCTEURS.....	77
FIGURE 62 : RÉPARTITION DES VOITURES POSSÉDÉES PAR LES PASSAGERS.....	77
FIGURE 63 : RÉPARTITION DES VOITURES POSSÉDÉES PAR LES « CONDUCTEURS OU PASSAGERS ».....	77
FIGURE 64 : VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES CONDUCTEURS LORS DU DERNIER TRAJET COVOITURÉ.....	78
FIGURE 65 : VÉHICULES POSSÉDÉS PAR LES PASSAGERS LORS DU DERNIER TRAJET COVOITURÉ.....	79
FIGURE 66 : UNE FORTE DIMINUTION DES KM EN VÉHICULES DE CATÉGORIE 4*.....	80

Sigles et acronymes

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ENTD	Enquête Nationale Transports et Déplacements
EMD	Enquête Ménages Déplacements
EDVM	Enquête Déplacements Villes Moyennes
IEA	International Energy Agency
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
RGP	Recensement Général de la Population

Annexes

Enquête en ligne des usages du covoiturage Questionnaire

Le questionnaire a été envoyé par les services à leurs membres / une partie de leurs membres.

1. Pratiques du covoiturage

En quelle année vous êtes-vous inscrit-e sur le site [NomService] ?

Jusqu'à présent, à quelle **fréquence** avez-vous fait du covoiturage via [NomService] ? **Plusieurs fois par semaine ; 1 fois par semaine ; 1 à 3 fois par mois ; 6 à 11 fois par an ; 1 à 5 fois par an ; Moins d'une fois par an ; Une seule fois ; Je n'ai encore jamais covoituré**

Si je n'ai jamais covoituré :

Quelles sont les raisons pour lesquelles vous n'avez pas encore effectué de covoiturage via [NomService] ? (plusieurs réponses possibles) : **L'occasion ne s'est pas encore présentée ; Je n'ai pas suffisamment confiance en les autres usagers ; Pas d'offre disponible pour ce que je cherchais ; Les tarifs ne me conviennent pas ; Ne sais pas ; Autre**

Etes-vous inscrit sur **d'autres sites de covoiturage** [AutreService] ? **Oui ; Non**

Si oui, lequel/lesquels : ...

Si oui, en quelle année vous êtes-vous inscrit-e sur ces sites ?...

Avant d'être inscrit sur le site [NomService], aviez-vous déjà fait du covoiturage ?

Précision : le covoiturage est le partage d'un trajet commun en voiture entre un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, hors partage de trajet entre les membres du même ménage.

Jamais ; Occasionnellement ; plusieurs fois par mois ; plusieurs fois par semaine

Si covoiturage avant inscription :

Par quel biais aviez-vous trouvé vos partenaires de covoiturage avant d'être inscrit sur le site [NomService] (plusieurs réponses possibles) ? **Amis / Connaissances ; Voisins ; Collègues ; Petites annonces ; Autre site (précisez) ; Autre (précisez)**

Jusqu'à présent, pour quels **types de déplacements** avez-vous fait du covoiturage ?

Pour des **déplacements domicile-travail (ou études)**

Pour des déplacements pour les loisirs (vacances, week-ends, etc.)

Si trajets domicile/travail (ou études) :

En moyenne combien de jours travaillez-vous par semaine ? **De 1 à 7 jours**

Sauf exception, quels sont vos horaires de travail ? **Horaires fixés par l'employeur et sont toujours les mêmes ; Horaires fixés par l'employeur et peuvent varier d'une semaine sur l'autre ; Je choisis mes horaires ; Horaires postées (3x8, 2x8, etc.)**

Etes vous conducteur ou passager lorsque vous covoiturez pour vos trajets domicile-travail ? **Conducteur ; passager ; les deux**

Pour vos trajets domicile-travail, le plus souvent, quel est le nombre de personnes présentes dans la voiture, vous y compris ? ...

A combien de kilomètres se trouve votre destination ? ...

Au cours d'une semaine, combien de jours covoiturez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ? **De 1 à 7 jours**

Comment avez-vous trouvé vos partenaires de covoiturage ? **Collègue ; Voisin ; Connaissances / amis ; site de l'entreprise ; autre (précisez)**

Vos partenaires de covoiturage sont-ils toujours les mêmes au cours de la semaine ? **Oui ; Non ; Autre (précisez)**

Quel est le point de rendez-vous avec votre / vos covoitreur(s) ? **Mon domicile ; Le domicile de mon / d'un de mes covoitreur(s) ; Aire de covoiturage ; Parking (centre commercial, équipement public, ...) ; autre**

Si passager : Comment rejoignez-vous votre covoiturage ? **Le conducteur passe me prendre ; En transports en commun urbain ; On m'accompagne en voiture ; à pied ; à vélo ; avec ma voiture ; Autre (précisez)**

Si conducteur et si pt de rdv n'est pas le domicile du conducteur : Quel détour faites-vous pour rejoindre votre / vos covoitreur(s) ? **Pas de détour ; 0 à 1 km ; 1 à 3 km ; 3 à 5 km ; plus de 5 km**

Si les deux :

- Quand vous êtes passager, comment rejoignez-vous votre covoiturage ? **Le conducteur passe me prendre ; En transports en commun urbain ; On m'accompagne en voiture ; à pied ; à vélo ; avec ma voiture ; Autre (précisez)**

- **Si pt de rdv n'est pas le domicile de la personne :** Quand vous êtes conducteur, Quel détour faites-vous pour rejoindre votre / vos covoitreur(s) ? **Pas de détour ; 0 à 1 km ; 1 à 3 km ; 3 à 5 km ; plus de 5 km**

Sans le covoiturage, comment réaliseriez-vous ces déplacements ? **Vélo ; Marche ; Transports en commun ; Voiture personnelle ; Train (TER, Corail ou Intercité) ; TGV ; Autre (précisez)**

Pour quelle raison avez-vous choisi d'effectuer vos déplacements domicile-travail (ou études) en covoiturage plutôt qu'en [réponse précédente] (une seule réponse possible) ? **Moins cher ; plus pratique ; plus convivial ; plus rapide ; horaires mieux adaptés ; meilleur pour l'environnement ; autre (précisez)**

Si passager : Par rapport à cette alternative, quels sont vos gains en euros par mois ? **Le covoiturage me coûte plus cher mais c'était plus pratique ; j'économise en moyenne moins de 50 € par mois ; J'économise en moyenne entre 50 et 100€ par mois ; J'économise en moyenne entre 100 et 200€ par mois j'économise en moyenne plus de 200 € par mois ; Ne sait pas ; Autre (précisez)**

Si conducteur : Par rapport à cette alternative, quels ont été les gains en euros ? **Utiliser ma voiture, même en covoiturant, me coûte plus cher mais c'était plus pratique ; Je gagne en moyenne moins de 50 € par mois ; Je gagne en moyenne entre 50 et 100 € par mois ; Je gagne en moyenne entre 100 et 200 € par mois ; Je gagne en moyenne plus de 200 € par mois ; Ne sait pas ; Autre (précisez)**

Comment les frais sont partagés ? **Alternance de véhicules ; Echange d'argent ; Via un site Internet ou une application ; Autre (précisez)**

Quel est le mode utilisé pour vous rendre sur votre lieu de travail quand vous ne covoitrez pas ou quand

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

votre partenaire n'est pas disponible ? [Conducteur de voiture particulière](#) ; [Transports en commun urbain \(tramway, métro, bus\)](#) ; [Train](#) ; [Vélo](#) ; [Marche](#) : [Deux-roues motorisés](#) ; [Je me fais conduire par un membre de ma famille](#) ; [Je ne me déplace pas \(Télétravail\)](#) ; [autre \(précisez\)](#)

Si trajets pour les loisirs :

Etes vous plutôt conducteur ou plutôt passager ? [Conducteur](#) ; [passager](#) ; [les deux](#)

Pour quel motif covoiturez-vous de manière occasionnelle (plusieurs réponses possibles) ? [Vacances / week-ends](#) ; [Visite famille / amis](#) ; [Se rendre sur le lieu d'un événement \(festival, congrès, etc.\)](#) ; [Autres \(précisez\)](#)

A quelle **fréquence** covoiturez-vous de manière occasionnelle? [1 fois par semaine ou plus](#) ; [1 à 3 fois par mois](#) ; [6 à 11 fois par an](#) ; [1 à 5 fois par an](#) ; [Moins d'une fois par an](#) ; [Moins souvent](#)

Sans la possibilité de faire du covoiturage, réaliserez-vous autant de déplacements occasionnels de ce type ?

[Oui je ferais aussi souvent ce type de trajet](#) ; [Non je ferais ce type trajet un peu moins souvent](#) ; [Non je ferais ce type de trajet beaucoup moins souvent](#) ; [autre](#)

Si oui, quelle importance accordez-vous au profil du passager (âge, sexe) ? [Très important](#) ; [Plutôt important](#) ; [Peu important](#) ; [Pas du tout important](#) ; [Ne se prononce pas](#)

Si oui, quelle importance accordez-vous commentaires et avis sur le site ? [Très important](#) ; [Plutôt important](#) ; [Peu important](#) ; [Pas du tout important](#) ; [Ne se prononce pas](#)

Si passager, en tant que passager, parmi les critères de choix du covoiturage, quels sont les plus importants (1 : très important ; 5 : pas du tout important ?) [Profil du conducteur \(âge, sexe\)](#) ; [Commentaires et avis sur le site](#) ; [Tarif](#) ; [Horaire](#) ; [Véhicule \(confort, nombre de places disponibles\)](#)

Vous arrive-t-il de faire du covoiturage avec des personnes rencontrées sur [NomService] ou [AutreService] **sans passer par ce site Internet** ? (Exemple : vous faite du covoiturage pour la deuxième fois avec une personne rencontrée via un site.) *Précision importante : cette question a uniquement pour but de calculer avec le plus de précision possible les changements de pratiques et les économies d'énergie engendrés par le covoiturage. Nous vous rappelons que toutes vos réponses à ce questionnaire sont strictement anonymes.* [Oui, je l'ai déjà fait](#) ; [Non, je ne l'ai jamais fait mais cela pourrait m'arriver](#) ; [Non, je ne l'ai jamais fait et je ne le ferais probablement pas](#)

2. Dernier déplacement en covoiturage loisirs

Pouvez-vous nous décrire **la dernière fois que vous avez covoituré (en dehors des trajets domicile-travail préciser pour les répondants qui covoiturent pour les trajets domicile-travail)** ?

Si loisirs:

Quel était le **motif** principal de ce dernier déplacement en covoiturage ? (une seule réponse possible) ? [Vacances ; week-ends](#) ; [Visite famille / amis](#) ; [Se rendre sur le lieu d'un événement \(festival, congrès, etc.\)](#) ; [Autres \(précisez\)](#)

Etiez-vous conducteur ou passager ? [Conducteur](#) ; [passager](#)

Si conducteur, Comment avez-vous trouvé vos passagers ?

[via \[NomService\]](#) ; [via \[AutreService\]](#) ; [Connaissances/ Amis](#) ; [Ancien covoitureurs](#) ; [Autres \(précisez\)](#)

Si passager, Comment avez-vous trouvé votre covoiturage ?

[via \[NomService\]](#) ; [via \[AutreService\]](#) ; [Connaissances/ Amis](#) ; [Ancien covoitureurs](#) ; [Autres \(précisez\)](#)

Avant de choisir de réaliser ce trajet en covoiturage, avez-vous **comparé** avec d'autres modes de transport ? [Oui](#) ; [Non](#)

Si oui, le(s)quel(s) ? La voiture particulière en tant que conducteur sans covoitureur(s) ; le car ; une voiture en location ; le train (TER, Corail, Intercité) ; le TGV ; Autres (précisez)

Pour **quelle(s) raison(s)** avez-vous choisi le covoiturage (plusieurs réponses possibles) ? Moins cher ; plus pratique ; plus convivial ; plus pratique ; plus rapide ; horaires mieux adaptés ; meilleur pour l'environnement ; autre (précisez)

Si passager : Par rapport à cette alternative (sauf pas de déplacement), quels ont été les gains en euros ? Le covoiturage m'a coûté plus cher mais c'était plus pratique ; j'ai économisé moins de 10 € ; J'ai économisé entre 10 et 20 € ; j'ai économisé entre 20 et 50 € ; j'ai économisé plus de 50 € Ne sait pas ; Autre (précisez)

Si conducteur : Par rapport à cette alternative (sauf pas de déplacement), quels ont été les gains en euros ? Utiliser ma voiture, même en covoiturant, m'a coûté plus cher mais c'était plus pratique ; J'ai gagné moins de 20 € ; J'ai gagné entre 20 et 50 € ; J'ai gagné entre 50 et 100 € ; j'ai gagné plus de 100 € ; Ne sait pas ; Autre (précisez)

Quel était le point de rendez-vous avec votre / vos covoitureur(s) (plusieurs réponses) ? Domicile ; Domicile de mon / d'un de mes covoitureur(s) ; Aire de covoiturage ; Gare ; Centre-ville ; Parking (centre commercial, équipement public) ; autre

Si passager : Comment avez-vous rejoint votre covoiturage ? Le conducteur est passé me prendre ; En transports en commun urbains (bus, tramway, métro, TER, etc.) ; En transports en commun interurbains (TGV, Intercité, etc.) ; On m'a accompagné en voiture ; Avec ma propre voiture ; Via un autre covoiturage ; à pied ; à vélo ; Autre (précisez)

Le conducteur vous a-t-il déposé sur votre lieu de destination finale ? Oui ; Non

Si non : Comment avez-vous alors poursuivi votre trajet ? On est venu me chercher en voiture ; En transports en commun urbains (bus, tramway, métro, TER, etc.) ; En transports en commun interurbains (TGV, Intercité, etc.) ; à pied ; Autre (précisez)

Si conducteur : Avez-vous fait un détour pour rejoindre et déposer votre / vos covoitureur(s) ? Non ; Oui

Si oui : quel était la longueur total du/des détour(s) ? moins de 2 km ; entre 2 et 5 km ; entre 5 et 10 km ; plus de 10 km

Quelle était la **commune** de votre destination ?
Dans quel département ?

Les covoitureurs étaient-ils les mêmes sur l'ensemble du trajet ? Oui ; Non

Si oui, Quel était le **nombre de personnes** présentes dans la voiture, vous y compris ? ...

Si non, Quel était le nombre de personnes présentes, vous y compris, dans la voiture la plupart du temps ?

Sans le covoiturage, comment auriez-vous réalisé ce trajet ? Voiture personnelle ou en location ; Train (TER, Corail ou Intercité) ; car ; TGV ; Avion ; Je ne me serais pas déplacé ; Autre (précisez)

3. Equipement et pratiques des autres modes de transports

Possédez-vous un abonnement à un service de transports collectifs ? Oui ; Non

Possédez-vous un abonnement à un système de vélos en libre service ? (Exemples : Vélo'v à Lyon, Vélib' à Paris, etc.) : Oui ; Non

Combien de deux-roues motorisés possédez-vous ? aucun ; 1 ; 2 et plus

Combien de vélos possédez-vous ? aucun ; 1 ; 2 et plus

Possédez-vous le permis de conduire ? Oui ; non

Etes-vous abonné à un système d'autopartage ? (Exemples : Citiz, Autolib) : Oui ; Non

Si oui, merci de préciser lequel :

Avant de vous inscrire sur le site [NomService], combien de voitures possédiez-vous dans votre ménage ?
[Aucune](#) ; [1](#) ; [2](#) ; [3](#) ou plus

Combien de voitures possédez-vous actuellement dans votre ménage ? [Aucune](#) ; [1](#) ; [2](#) ; [3](#) ou plus

Si motorisé :

Pouvez-vous nous indiquer quelques informations sur votre / vos voiture(s) :

- Carburant : [Essence](#) ; [Diesel](#) ; [Hybride](#) ; [Electrique](#)
- Année de sa première immatriculation : [Avant 1997](#) ; [Entre 1997 et 2000](#) ; [Entre 1997 et 2010](#) ; [Entre 2001 et 2005](#) ; [Entre 2006 et 2010](#) ; [2011 ou après](#)

Combien de kilomètres effectuez-vous environ en voiture personnelle en tant que conducteur ? (Si vous le savez par mois, cliquez "Par mois". Si vous le savez par an, cliquez "Par an").

[Par mois](#) ; [Par an](#)

Km :

Si motorisé :

Pouvez-vous nous indiquer quelques informations sur votre / vos véhicules :

- Carburant : [Essence](#) ; [Diesel](#) ; [Hybride](#) ; [Electrique](#)
- Année de sa première immatriculation : [Avant 1997](#) ; [Entre 1997 et 2000](#) ; [Entre 1997 et 2010](#) ; [Entre 2001 et 2005](#) ; [Entre 2006 et 2010](#) ; [2011 ou après](#)

Si conducteur possédant au moins 2 véhicules :

La plupart du temps, quel véhicule utilisez-vous pour le covoiturage ? [Véhicule 1](#) ; [Véhicule 2](#) ; [Véhicule 3](#)

Diriez-vous que la pratique du covoiturage vous a amené à ?

[Vous séparer d'un véhicule](#) ; [retarder l'achat d'un premier / d'un véhicule supplémentaire](#) ; [retarder le passage du permis de conduire \(passager uniquement\)](#) ; [changer de véhicule \(motorisés uniquement\)](#) ; [acheter un véhicule \(motorisé uniquement\)](#) ; [aucun de ces changements](#)

Diriez-vous que la pratique du covoiturage vous a amené à utiliser la voiture en tant que conducteur (que ceux qui ont le permis) ?

[Davantage](#) ; [Moins](#) ; [Pas de changement](#)

Diriez-vous que la pratique du covoiturage vous a amené à utiliser la voiture en tant que passager ?

[Davantage](#) ; [Moins](#) ; [Pas de changement](#)

Avant d'être inscrit-e sur [NomService], à quelle fréquence utilisiez-vous :

- La marche pour un déplacement complet
- un vélo
- un deux-roues motorisés
- les transports collectifs urbains (bus, métro, tram)
- la voiture particulière en tant que conducteur (seulement si permis)
- la voiture particulière en tant que passager

[Tous les jours ou presque](#) ; [Au moins deux fois par semaine](#) ; [Au moins deux fois par mois](#) ; [Moins souvent](#) ; [Jamais](#)

- le car
- le VTC (type Über ; LeCab, etc.)
- le taxi
- une voiture en autopartage (type Citiz ou Autolib') (si abonnement au service)
- le train (TER, Corail, Intercité)
- le TGV
- l'avion

[Au moins deux fois par semaine](#) ; [Au moins deux fois par mois](#) ; [Au moins deux fois par an](#) ; [Moins souvent](#) ; [Jamais](#)

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

Depuis votre inscription sur [NomService], à quelle fréquence utilisez-vous :

- La marche pour un déplacement complet
- un vélo
- un deux-roues motorisés
- les transports collectifs urbains (bus, métro, tram)
- la voiture particulière en tant que conducteur (seulement si permis)
- la voiture particulière en tant que passager

Tous les jours ou presque ; Au moins deux fois par semaine ; Au moins deux fois par mois ; Moins souvent ; Jamais

- le car
- le VTC (type Über ; LeCab, etc.)
- le taxi
- une voiture en autopartage (type Citiz ou Autolib') (si abonnement au service)
- le train (TER, Corail, Intercité)
- le TGV
- l'avion

Au moins deux fois par semaine ; Au moins deux fois par mois ; Au moins deux fois par an ; Moins souvent ; Jamais

Si trajets domicile/travail (ou études) :

Diriez-vous que le covoiturage domicile-travail vous a amené-e à... (plusieurs réponses possibles) :
 Moins utiliser le train ; Plus utiliser le train ; Moins utiliser les transports en commun urbains ; Plus utiliser les transports en commun urbains ; Moins utiliser votre véhicule personnel (**si au moins 1 VP avant**) ; Plus utiliser votre véhicule personnel (**si au moins 1 VP avant**) ; Moins utiliser un deux roues motorisés (seulement ceux qui possède) ; Plus utiliser un deux roues motorisés (seulement ceux qui possède) Aucun de ces changements ; Autre (précisez)

Si trajets loisirs :

Diriez-vous que le covoiturage occasionnel vous a amené-e à... (plusieurs réponses possibles) :
 Moins utiliser le train ; Plus utiliser le train ; Moins utiliser les transports en commun urbains ; Plus utiliser les transports en commun urbains ; Moins utiliser votre véhicule personnel (**si au moins 1 VP avant**) ; Plus utiliser votre véhicule personnel (**si au moins 1 VP avant**) ; Aucun de ces changements ; Autre (précisez)

Diriez-vous que vos changements de pratiques de mobilité sont principalement dus ? (ne pas poser si pas de changement)

A votre inscription sur un site de covoiturage ; à d'autres événements dans votre parcours de vie

Si d'autres événements dans votre parcours de vie, lesquels ?

Evolution de la composition du ménage (mariage, enfant, divorce, etc.) ; Déménagement ; Acquisition d'un smartphone ; Perte d'emploi ; Convictions / changement de mode vie ; Autres (précisez)

4. Pratiques de l'économie du partage et utilité sociale

Louez-vous des voitures à d'autres particuliers ? Oui, plusieurs fois par an ; Oui, moins d'une fois par an ; Jamais ; Je ne connais pas ce type de service

Si oui, s'agit-il de votre voiture, ou louez vous celle de quelqu'un via ce site (ou les deux) ? Je propose mon propre véhicule à la location ; Je loue la voiture de quelqu'un ; Les deux

Si « jamais » ou « je ne connais pas » et si motorisé : Seriez-vous intéressé pour louer votre véhicule à un autre particulier ? Oui ; Non ; Ne sait pas

Si oui, pourquoi ? Cela me permettrait de faire des économies ; Cela pourrait rendre service à d'autres personnes ; Cela permettrait d'éviter que ma voiture reste la plupart du temps au garage/en stationnement ; Cela permettrait d'avoir moins de véhicules en

circulation ; Autres (précisez)

Si non, pourquoi ? Je ne souhaite pas louer ma voiture à des inconnus ; Je n'ai pas confiance ; Je n'ai pas le temps ; C'est trop compliqué ; Cela ne m'intéresse pas ; Autres (précisez)

Achetez-vous des billets de trains d'occasion à d'autres particuliers ? Oui, plusieurs fois par an ; Rarement (moins d'une fois par an) ; Jamais ; Je ne connais pas ce type de service

Diriez-vous que le covoiturage renforce le sentiment de confiance envers les inconnus ?

Tout à fait d'accord ; Plutôt d'accord ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord ; Ne se prononce pas

Avez-vous déjà une mauvaise expérience avec un conducteur ou un passager (personne désagréable, personne en retard, conducteur qui roule trop vite) lors d'un trajet de covoiturage? Jamais ; Rarement ; Occasionnellement ; Souvent

Si oui, cela vous a-t-il amené à réduire vos trajets en covoiturage? Tout à fait d'accord / plutôt d'accord / plutôt pas d'accord / pas du tout d'accord

5. Opinion

Pourriez-vous citer **trois adjectifs** pour qualifier les **transports en commun** ?

Trois adjectifs pour qualifier la **voiture particulière** ?

Trois adjectifs pour qualifier le **covoiturage** ?

Quelle est votre **motivation principale** pour faire du covoiturage ? (1 seule réponse possible) La convivialité ; Le coût ; L'action en faveur de l'environnement ; C'est la seule solution pour me déplacer ; C'est plus pratique que d'autres modes de transport ; Ne sais pas ; Autre

Nous allons vous proposer des affirmations pour lesquelles vous nous préciserez votre opinion :

Le covoiturage est plus agréable que les transports en commun parce qu'on rencontre et parle avec des gens.

Le covoiturage n'est pas toujours agréable parce qu'on peut se sentir obligé de parler avec les gens.

Le covoiturage est fiable.

Le covoiturage permet de tisser des liens avec des gens qui peuvent durer après le trajet.

Tout à fait d'accord ; Plutôt d'accord ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord ; Ne se prononce pas

Quand vous utilisez [NomService], des informations vous concernant sont enregistrées. Qu'en pensez-vous ? (plusieurs réponses possibles)

Cela me dérange que certains de mes déplacements puissent être tracés ; Cela me dérange que [NomService] dispose de mes données personnelles (coordonnées, photo, etc.) ; Cela me dérange seulement si [NomService] a une utilisation commerciale de mes données personnelles et de déplacement ; Cela ne me dérange pas ; Ne sais pas ; Autre

Seriez-vous d'accord pour que ces données soient transmises anonymement aux pouvoirs publics (collectivités, opérateurs de transports en commun, etc.) pour mieux adapter l'offre de transport collectif en fonction des besoins de déplacement ?

Tout à fait d'accord ; Plutôt d'accord ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord ; Ne se prononce pas

6. Signalétique

Vous êtes : un homme ; une femme

Votre âge :

Vous vivez actuellement... seul(e) ; en couple ; en colocation ; autre (précisez)

Combien d'enfant(s) vivent avec vous :

Quelle est votre activité actuelle? en formation (étudiant) ; au foyer ; actif à plein temps (+32h/semaine) ; actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine) ; en recherche d'emploi ; retraité(e)

Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ? Artisan, commerçant, chef d'entreprise ; Cadre, profession libérale ; Profession intermédiaire ; Employé ; Ouvrier ; Retraité ; Etudiant ; Sans activité professionnelle

Quel est le dernier diplôme que vous avez obtenu? [pas de diplôme](#) ; [diplôme de l'enseignement primaire ; diplôme de l'enseignement secondaire \(Bac\) ; BEP/CAP ; diplôme de l'enseignement supérieur 1er cycle \(DEUG, ENI, DUT, BTS\) ; diplôme de l'enseignement supérieur 2ème cycle \(Licence, Maîtrise\) ou au-delà](#)
Quelle est votre commune de résidence ?

Quelle est votre commune d'emploi ou d'études ?

En moyenne, combien d'aller-retour longue distance (éloigné de plus de 80 km de votre domicile) réalisez-vous par an ?

[Aucun](#) ; [1 seule fois par an](#) ; [de 2 à 6](#) ; [de 7 à 12](#) ; [plus de 12](#) ; [Ne sait pas](#) ; [Autre \(précisez\)](#)

Quel est le revenu mensuel net (avec les allocations et autres aides) total en comptant les revenus de tous les membres du ménage? (en euros)

[900 euros ou moins](#) ; [De 901 à 1 500](#) ; [De 1 501 à 2 000](#) ; [De 2 001 à 3 000](#) ; [De 3 001 à 4 000](#) ; [De 4 001 à 5 000](#) ; [De 5 001 à 6 000](#) ; [De 6 001 à 7 000](#) ; [7 001 et plus](#) ; [Je ne souhaite pas répondre](#)

Accepteriez-vous d'être recontacté(e) ultérieurement pour une enquête de suivi sur vos pratiques de déplacement ? [Oui](#) ; [Non](#)

Si vous acceptez d'être recontacté-e, merci d'inscrire votre adresse e-mail dans le champ ci-dessous :

Réalisation d'une enquête auprès des usagers du covoiturage (pour l'ADEME) Guide d'entretien auprès des acteurs de plateforme de covoiturage

Les données de l'entretien serviront à nourrir un état de l'art dans le cadre d'une étude scientifique sur les usages du covoiturage réalisée pour le compte de l'ADEME.

Il n'y aura donc pas de réexploitation à des fins commerciales mais les données seront dans un document public. Les entretiens feront donc l'objet d'un compte-rendu qui sera envoyé aux intéressés pour validation.

Cadrage

A partir d'informations relevées sur la toile, préparer des questions précises concernant le service.

Usages et usagers du service de covoiturage

A quels publics quels usages vous adressez-vous ? Quels sont les points forts que vous mettez en avant auprès du public ?

Quelles sont les évolutions du nombre d'utilisateurs ?

Si vous les connaissez, quels sont les usages-types (temporalité, prix, etc.)?

Si vous les connaissez, quels sont les profils des utilisateurs (profil socioéconomique, localisation résidentielle, motorisation) ?

Quels impacts du covoiturage ?

Selon vous quels sont les impacts du covoiturage ? En général et la plateforme que vous développez ?

Comment appréhendez-vous le potentiel impact écologique ?

Est-ce que la dimension écologique fait partie de vos stratégies de communication ?

Enquêtes et données

6t-bureau de recherche va réaliser une vaste enquête quantitative sur les usages du covoiturage.

Accepteriez-vous de relayer cette enquête ? Quelles seraient vos attentes concernant les résultats d'une telle enquête ?

+ Accepteriez-vous de diffuser une annonce pour recruter des participants à un groupe de discussion sur le covoiturage qui aura lieu le 29 janvier prochain ?

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

Enquête qualitative sur les conséquences du covoiturage sur l'accès à la voiture (retard passage permis de conduire, pas de permis de conduire et équipement en voiture)

Motivations et pratiques du covoiturage

Depuis combien de temps faites-vous du covoiturage ?

Qu'est ce qui vous a motivé ? Qu'est ce qui a été l'élément déclencheur ?

(Si pas abordé) Est-ce que ce début de vos pratique du covoiturage a coïncidé avec un évènement de votre parcours de vie (début vie étudiante, début vie active, etc.) ?

Est-ce que vous connaissez d'autres plateformes / d'autres sites Internet de covoiturage ? Si oui, pourquoi utilisez-vous BlaBlaCar ?

Avant de faire du covoiturage, comment vous déplaçiez-vous pour faire les déplacements que vous faites aujourd'hui en covoiturage (mode de transport, fréquence des déplacements pour les week-end, etc.) ?

Si trajet fait en train : le trajet est-il plus facile en voiture qu'en train ? Pourquoi ? (pas de changement, trajet direct, moins long...)

Si vous ne trouvez pas de covoiturage, comment est-ce que vous vous déplacez (mode de transport ou pas de déplacement) ? Expliquer les raisons/motivations : ça dépend de quoi ?

Vous rendez-vous souvent vers une même destination avec le covoiturage (par exemple, aller chez ses parents ou voir des amis) ? Utilisez-vous le covoiturage pour d'autres déplacements (par exemple les vacances) ? Pourquoi ?

Avez-vous eu de mauvaises expériences en covoiturant ?

Si oui, à quelle fréquence ? Racontez-moi une mauvaise expérience.

Pour vous, quels sont les ingrédients d'un covoiturage réussi ?

Avez-vous déjà fait du covoiturage avec des personnes rencontrées via BlaBlaCar mais sans repasser par BlaBlaCar ?

Si non :

Pourquoi ne l'avez-vous jamais fait ?

Est-ce que ça pourrait vous arriver ? (*Normalement ils répondent tous oui...*) Pour quelles raisons ?

Quels sont les freins/ les potentiels problèmes que vous voyez à ne pas passer par la plateforme BlaBlaCar ? Et quels sont les avantages ?

Si oui :

Pour quelles raisons ?

Est-ce fréquent ? Avez-vous déjà eu de mauvaises expériences ?

Quels sont les freins/ les potentiels problèmes que vous voyez à ne pas passer par la plateforme BlaBlaCar ? Et quels sont les avantages ?

Racontez-moi une de vos expériences.

Conséquences du covoiturage sur les pratiques de déplacements

Partez-vous plus facilement en week-end / vacances depuis que vous faites du covoiturage ? Est-ce lié au covoiturage ou à d'autres raisons ?

Est-ce qu'il vous est déjà arrivé de partir en week-ends ou en vacances grâce au covoiturage, autrement dit sans le covoiturage vous ne nous seriez pas déplacer (car pas de train ou train trop cher ou train trop compliqué) ? Si oui, racontez-moi cette expérience.

Avec le covoiturage, pensez-vous que vous vous déplacez moins en train ?

Quels sont les avantages du train par rapport au covoiturage ?

Et quels sont les avantages du covoiturage par rapport au train ?

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

Covoiturage, permis de conduire et possession d'une voiture

Avez-vous le permis de conduire ?

Si non :

L'avez-vous déjà passé ? Pourquoi ?

Envisagez-vous de le passer ? Pourquoi ?

Si oui : pensez-vous que le fait d'avoir le permis et une voiture changera vos pratiques du covoiturage ?

Allez-vous proposer des trajets en tant que conducteur ? Voyagerez-vous en tant que passager ?

Pourquoi choisir d'être conducteur ou passager ?

Est-ce que l'absence de permis de conduire a déjà été problématique ? Si oui, racontez une situation ; si non, pour quelles raisons ?

A quelle échéance ou quel événement dans votre vie vous inciterait à le passer ?

Si oui :

Conduisez-vous régulièrement ? Dans quel contexte ?

Possédez-vous une voiture personnelle ? Pourquoi ?

Si oui, depuis quand l'avez-vous ? Sans le covoiturage, l'auriez-vous achetée plus tôt ?

L'utilisez-vous tous les jours ? Combien de fois par an ou par mois l'utilisez-vous ? L'utilisez-vous pour faire du covoiturage ?

Si non, envisagez-vous d'en acquérir une ? Pourquoi ?

Empruntez-vous une voiture à quelqu'un ? **Si oui,** à qui ? à quelle fréquence ?

Est-ce que l'absence de voiture a déjà été problématique ? Si oui, racontez une situation ; si non, pour quelles raisons ?

Enquête qualitative sur les conséquences du covoiturage sur la mobilité des conducteurs (induction de mobilité, report du train vers la voiture, covoiturage domicile-travail)

Motivations et pratiques du covoiturage

Depuis combien de temps faites-vous du covoiturage ?

Qu'est ce qui vous a motivé ? Qu'est ce qui a été l'élément déclencheur ?

(*Si pas abordé*) Est-ce que ce début de vos pratique du covoiturage a coïncidé avec un évènement de votre parcours de vie (début vie étudiante, début vie active, etc.) ?

Est-ce que vous connaissez d'autres plateformes / d'autres sites Internet de covoiturage ? Si oui, pourquoi utilisez-vous BlaBlaCar ?

Avant de faire du covoiturage, comment vous déplaçiez-vous pour faire les déplacements que vous faites aujourd'hui en covoiturage (mode de transport, fréquence des déplacements pour les week-end, etc.) ?

Si trajet fait en train : le trajet est-il plus facile en voiture qu'en train ? Pourquoi ? (pas de changement, trajet direct, moins long...)

Faisiez-vous du covoiturage avant d'avoir le permis/une voiture ?

Si vous ne trouvez pas de passagers, est-ce que vous vous déplacez ? en voiture sans covoitureurs ou en train ? Expliquer les raisons/motivations : ça dépend de quoi ?

Est-ce qu'il vous arrive de faire du covoiturage en tant que passager ?

Si non : pourquoi ?

Si oui : comment choisissez-vous d'être passager ou conducteur ?

Vous rendez-vous souvent vers une même destination avec le covoiturage (par exemple, aller chez ses parents ou voir des amis) ? Utilisez-vous le covoiturage pour d'autres déplacements (par exemple les vacances) ? Pourquoi ?

Avez-vous eu de mauvaises expériences en covoiturant ?

Si oui, à quelle fréquence ? Racontez-moi une mauvaise expérience.

Pour vous, quels sont les ingrédients d'un covoiturage réussi ?

Avez-vous déjà fait du covoiturage avec des personnes rencontrées via BlaBlaCar mais sans repasser par BlaBlaCar ?

Si non :

Pourquoi ne l'avez-vous jamais fait ?

Est-ce que ça pourrait vous arriver ? Pour quelles raisons ? Quels sont les freins/ les potentiels problèmes que vous voyez à ne pas passer par la plateforme BlaBlaCar ? Et quels sont les avantages ?

Si oui :

Pour quelles raisons ?

Est-ce fréquent ? Avez-vous déjà eu de mauvaises expériences ?

Quels sont les freins/ les potentiels problèmes que vous voyez à ne pas passer par la plateforme BlaBlaCar ? Et quels sont les avantages ?

Racontez-moi une de vos expériences.

Conséquences du covoiturage sur les pratiques de déplacements

Avant de vous déplacer, comment choisissez-vous votre mode de transport ? Est-ce que vous regardez les possibilités de trajets en train ?

Quels sont les avantages du train par rapport au covoiturage ? Et quels sont les avantages du covoiturage par rapport au train ?

Quels sont les avantages de la voiture sans covoiturage par rapport au covoiturage ? Et quels sont les avantages du covoiturage par rapport à la voiture sans covoiturage ?

Diriez-vous que vous partez plus facilement en week-end / vacances depuis que vous faites du covoiturage ? Est-ce lié au covoiturage ou à d'autres raisons ?

Partez-vous plus facilement en voiture avec le covoiturage ?

Est-ce qu'il vous est déjà arrivé de partir en week-ends ou en vacances grâce au covoiturage, autrement dit sans le covoiturage vous ne nous seriez pas déplacé (car train trop cher ou utiliser la voiture seul trop cher) ? Si oui, racontez-moi cette expérience.

Covoiturage domicile-travail

Travaillez-vous ?

Si travaille pas :

Si en recherche d'emploi :

Pensez-vous qu'il est plus facile de faire du covoiturage pour les loisirs que pour le domicile-travail ? Expliquez.

Si retraité :

Quand vous alliez au travail, faisiez-vous également du covoiturage ? Pourquoi ?

Si travaille ou étudiant :

Utilisez-vous votre voiture pour vous rendre sur votre lieu de travail / étude ?

Faites-vous du covoiturage pour vous rendre sur votre lieu de travail / étude ?

Si pas de covoiturage :

Pourquoi ?

Avez-vous essayé de faire du covoiturage ?

Quels sont les freins à une telle pratique dans votre cas ?

Si covoiturage pour se rendre sur le lieu de travail :

A quelle fréquence covoiturez-vous ?

Qui sont vos partenaires (collègues, amis...) ?

Comment les avez-vous rencontrés ?

Quels sont les avantages d'une telle pratique ?

Et les limites ? Qu'est ce qui vous gêne au quotidien ?

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.



ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

www.ademe.fr